طائرات وطيّارون

في

سماء المعركة

قصص واقعية

ترجمة وإعداد: وضّاح فؤاد ملكي

دار طـــلاس

للدراسات والترجمة والنشر

دمشق - اوتستراد المزة. ص.ب: ١٦٠٣٥

هاتف : ٦٦١٨٠١٣ - ٦٦١٨٩٦١

تلفاكس : ٦٦١٨٨٢٠ - برقياً : طلاســدار

ريع الدار

لطبع مدارس أبناء وبنات الشهداء في الجمهورية العربية السورية

طائرات وطيّارون
في
سماء المعركة

طائرات وطيارون في سماء المعركة: قصص واقعية/ ترجمة وإعداد وضاح فؤاد كلاس.ـ دمشق: دار طلاس للدراسات والترجمة، [١٩٩٨].ـ ١٦٠ص: مص،٢٤سم.

١ـ ٣٥٨,٤ ك ل ا ط ٢ ـ العنوان ٣ ـ كلاس

مكتبة الأسد

رقم الايداع : ١٧١٣/١٠/١٩٩٨ رقم الاصدار٧٨٦

رقم: ٤٢١٨٠
تاريخ:٢٦ /٦/١٩٩٨

جميع الحقوق محفوظة

الطبعة الأولى ١٩٩٨

الآراء الواردة في كتب الدار تعبر عن فكر مؤلفيها ولا تعبر بالضرورة عن رأي الدار

طائرات وطيارون
في
سماء المعركة

قِصَصٌ وَاقِعِيَة

ترجمة وإعداد : وضّاح فؤاد مُلّا

المترجم مع والده في قاعدة «النيرب» الجوية (حلب، ١٩٦٢)

الإهداء

إلى القلب الكبير والعزيمة الجبّارة والعقل الراجح

إلى والـدي

العميد الطيّار الركن فؤاد أنيس كلاّس

الذي غرس في قلبي وروحي وإلى الأبد

حـبّ ذلـك الفـن الجميـل والعمـل البطـولي..

«الطـيران».. مـن خـلال حـب الوطـن والحيـاة

والناس

وعشق البطولة والتضحية والفداء

وضّاح
١٩٩٧

«أجل .... لأنكَ تتقبّل الموت .... لهذا فقط،

أنت جدير بالحياة أيها الإنسان»

«أنطوان دي سانت ـ إكزوبيري»

طيار وكاتب فرنسي

(١٩٠٠ ـ ١٩٤٤)

كلمة المترجم

يضم هذا الكتاب بين دفتيه ست عشرة قصة جوية واقعية، واحدة فقط من هذه القصص تمت ترجمتها وإعدادها من قبلي، أما القصص الخمس عشرة الباقية فقد ترجمتها عن الإنكليزية ووضعت لكل واحدة منها الهوامش والتعليقات المناسبة اعتماداً على مراجع كثيرة. . . القصة الأولى جرت وقائعها إبان «الحرب العالمية الأولى»

(١٩١٤ ـ ١٩١٨) وهي بقلم الكاتب البريطاني «همفري واين»، أما القصص الخمس عشرة التالية فقد جرت وقائعها إبان «الحرب العالمية الثانية» (١٩٣٩ ـ ١٩٤٥) وجميعها بقلم الكاتب الأميريكي «غلين ب. بافوزيت» باستثناء القصة التي قمت بترجمتها وإعدادها بنفسي، وجميع الصور والرسوم المرفقة بالقصص الواردة في هذا الكتاب تم اختيارها ووضع تعليقاتها – باستثناء بعض الصور التزيينية ـ من قبلي بالاعتماد على مصادر غير المصادر الأصلية لتلك القصص ما عدا الرسوم الثلاث المرفقة بالقصة الأولى والتي رافقتها في أصلها الأجنبي دون أي تعليق . . . بطلات هذه القصص هي طائرات حربية صالت وجالت في زمانها في الأجواء العليا، أما أبطالها فهم رجال شجعان اقتحموا الموت على متن تلك الطائرات أثناء قيامهم بالواجب الوطني في السموات العُليا .

ـ رجال «شجعان »؟!، إنهم «متهورون» . . .هكذا قال لي كثير من الناس وليس بعضهم!!

يقول الفيلسوف اليوناني «أرسطو»: «الفضيلة وسط بين رذيلتين»، فمثلاً: «الكرم» هو الفضيلة بين «البخل» و «التبذير»، وهكذا تكون «الشجاعة» هي الفضيلة بين «الجبن» و «التهور»، لكن كثيراً ما يخلط الناس بين «التهور» و «البسالة» وهي أقصى درجات «الشجاعة» ولا تعني أبداً «. . . خلو القلب من الخوف، وإنما السيطرة على ذلك الخوف» . . . وفي الحقيقة والواقع، فإن القدر لا يمهل «المتهور» حتى يصبح بطلاً يشار إليه بالبنان، وإن أمهله فلن يتمكن ذلك «الهيّر» من إنجاز ما يصيره بطلاً في عيون الناس وقد قالت العرب: «ليس المخاطر محموداً ولو سلمَ»، فأبطال قصصنا هذه هم «شجعان مقدامون بسلاء» وليسوا «متهورين» على الإطلاق. . . أما إذا تمسك أولئك المخطؤون برأيهم، فلا بأس من أن نرد عليهم بكلمات الأديب السوفييتي «ماكسيم غوركي»: «إننا ننشد أغانيَ المجد والفخار، للطائش المغوار» .

ومما يؤسف له، أن «القصة الجوية الواقعية» ـ سواء أكانت موضوعة أم مترجمة – كانت ولا تزال قليلة الحضور في ساحة الثقافة العربية ونادرته فعلاً على صفحات المطبوعات العربية المتخصصة، على الرغم من أنها تجتذب هواة «الطيران» ومحترفيه على حد سواء والعاملين في جميع مجالاته، وتحظى بشعبية واسعة في أوساط مختلف القراء خصوصاً الشباب واليافعين، فضلاً عن دورها التعليمي والتدريبي والتربوي الذي لا ينكر . . . وإذا كانت «القصة الجوية الواقعية » قد سجلت فيما مضى شيئاً من الحضور على صفحات المطبوعات العربية المتخصصة،

فقد كان حضوراً نادراً أو لفترات قصيرة نسبياً، وذلك دون أن ندخل في حسابنا القصص الجوية الواقعية التي كثيراً ما حملتها إلينا مطبوعات أجنبية أصدرها الأعاجم بأنفسهم باللغة العربية، مع أن «القصة الجوية» قد ولدت مع ولادة «الطيران» ورافقته في جميع مراحل تطوره منذ كان حلماً في عقل الإنسان يسعى إلى تحقيقه وحتى يومنا هذا، و «الأساطير الجوية» التي ابتدعها الإنسان فكتب بها الفصل الأول في تاريخ «الطيران» أليست ضرباً من أضراب «القصة»؟

وهكذا يأتي هذا الكتاب، تقدمة بسيطة للمكتبة الجوية العربية، ومحاولة متواضعة للمساهمة في ملء فراغ كبير فيها، وآمل أن أكون قد قدمت إليك عملاً مفيداً وممتعاً أيها القارئ العزيز، والشكر كل الشكر لك ولكل من ساهم في إيصال *«طائرات وطيارون في سماء المعركة»* إليك.

وضاح فؤاد كلاس

دمشق ـ ٢١ تشرين الأول ١٩٩٧

همفري واين

حادثة في سماء غيستيلليه

المصدر

- «Aeroplane Monthly» - Vol. 1,No. 2, June 1973.

- «Incident over Ghistelles» , By : Humphrey Wynn, PP. 74 - 77.

كان الطقس جميلاً في اليوم الثاني والعشرين من شهر آب عام ١٩١٧ في مطار «براي دونيه، Bray Dunes» التخومي الواقع في الأراضي الفرنسية إلى الشرق من «دانكيرك، Dunkirk» وعلى الحدود البلجيكية تماماً، ذلك اليوم الذي سوف يبقى الملازم ثان «ج.هـ.ر. برايس، G.H.R.Price» ـ أحد الرصاد الجدد في «السرب رقم ٤٨» التابع لسلاح الطيران الملكي (R.F.C.)[١] البريطاني والمتمركز في المطار المذكور آنفاً ـ يتذكره طيلة البقية الباقية من حياته.

مع أن الرؤية لم تكن جيدة بين الساعة السادسة والسابعة من صباح ذلك اليوم فقد تحسنت فيما بعد، وبالتالي لم يكن هناك توقف عن المشاركة في العمليات الحربية بالنسبة لأسراب سلاح الطيران الملكي (R.F.C.) البريطاني ــ ومنها «السرب رقم ٤٨ » ـ المتمركزة في ذلك المكان المتقدم والواقع تماماً غرب النهاية الشمالية لـ «خط الحلفاء» حيث يقطع شاطئ «بحر الشمال».

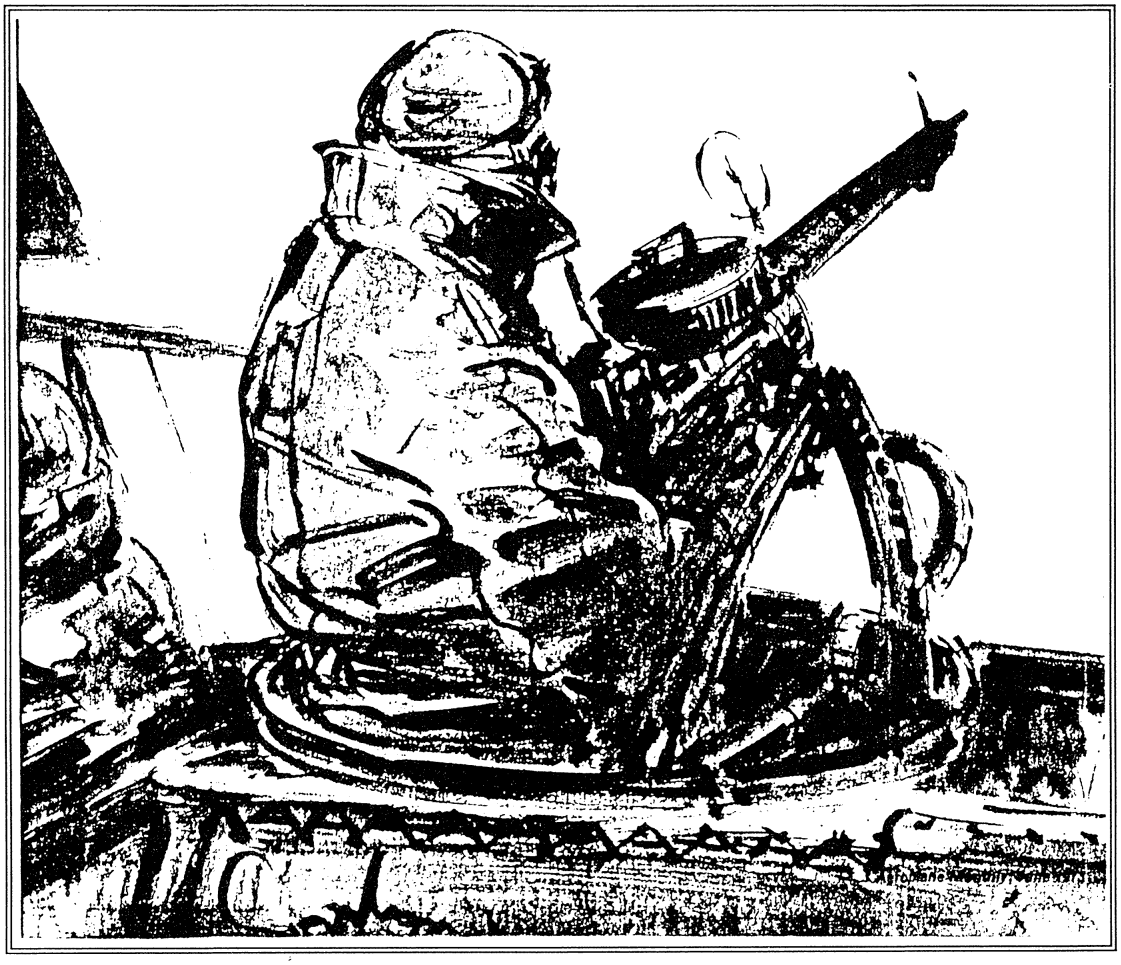
كان سرب الملازم ثان الراصد «ج. هـ. ر. برايس » يطير على متن مقاتلات بريطانية من طراز «بريستول F. 2 فايتر، Bristol F.2 Fighter» ذات المقعدين المترادفين (الأمامي للطيار والخلفي للراصد) والمعروفة أيضاً بالاسم: «بريسفيت، Brisfit» والتي وضعت موضع الاستخدام على «الجبهة الغربية» في شهر آذار من عام ١٩١٧، لكنها لم تدخل القتال الجوي الدائر في سماء تلك الجبهة إلا في أوائل الشهر الذي تلاه (نيسان ١٩١٧).

كانت الطائرات المقاتلة من طراز «بريستول F.2 فايتر» الثنائية السطح طائرات مرعبة بقوتيها الناريتين الأمامية والخلفية، حيث كانت مسلحة برشاش أمامي ثابت من طراز «فيكرز، Vickers» متزامن مع المروحة بحيث يرسل طلقاته من خلال ريشاتها أثناء دورانها ويدار من قبل الطيار في الوكنة الأمامية بالإضافة إلى رشاش خلفي متحرك من طراز «لويس، Lewis» يدار من قبل الراصد في الوكنة الخلفية، وذلك فضلاً عن كونها طائرات سريعة وذات قدرة عالية على المناورة.

في البداية، كانت المقاتلات المذكورة أعلاه مجهزة بمحرك واحد مكبسي من طراز «رولز ـ رويس فالكون Rolls - Royce Falcon I» بقوة (١٩٠) حصاناً، وفيما بعد أصبحت مجهزة بمحرك واحد مكبسي من طراز «رولز ـ رويس فالكون II» بقوة (٢٥٠) حصاناً حيث استطاع أن يقدم لها سرعة مقدارها (١١٣) ميلاً في الساعة على ارتفاع (١٠٠٠٠) قدم وأكثر من (١٠٠) ميل في الساعة على ارتفاع (١٥٠٠٠) قدم ... فالسرعة والارتفاع كانا إذاً من بين الميزات التي تمتعت بها تلك المقاتلات، حيث استطاعت بفضلهما البقاء بمنأى عن انقضاضات الطائرات المقاتلة الألمانية من طراز «فوكر درايديكير Fokker Dreidecker Dr.I»[٢] ذات المقعد الواحد والمحرك الواحد المكبسي والثلاثية السطح... كما كانت هناك أيضاً ميزة أخرى

تمتعت بها تلك المقاتلات، ألا وهي النمط الذي كانت عليه زعنفتها وسطح ذيلها حيث كان موضعهما متدنياً، الأمر الذي منح الراصد مجال رمي خلفي مكشوف.

كان نجاح الطائرات المقاتلة من طراز «بريستول F.2 فايتر» في القتال يعتمد إلى حد كبير على التعاون الوثيق للراصد مع الطيار وبشكل خاص عند تنفيذ المرحلة النهائية من التسديد في سبيل القيام بالهجمات، وقد قام السيد «هـ. آ. جونز، H.A. Jones» المؤرخ الرسمي للحرب الجوية خلال الفترة (١٩١٤ ــ ١٩١٨) بصياغة المسألة السابقة كما يلي: (بالنسبة للرشاش من طراز «لويس» المتمتع بزاوية تسديد عامودية يصل مقدارها إلى (٤٥) درجة، والمثبت على ظهر الطائرة، فقد كان يستخدم من قبل الطيار. فعندما يقوم هذا الأخير بوضع طائرته في موضع ملائم، أو بكلمة أخرى: عندما يضع الطائرة المعادية ضمن مهدافه، يومئ إلى راصده الذي يقوم بالتصويب مباشرة على العدو ويفتح النار.)، وعلاوة على ذلك فإن التنسيق الممتاز بين الطيار والراصد والضروري للصمود في وطيس المعركة لم يكن عملاً سهلاً أبداً.



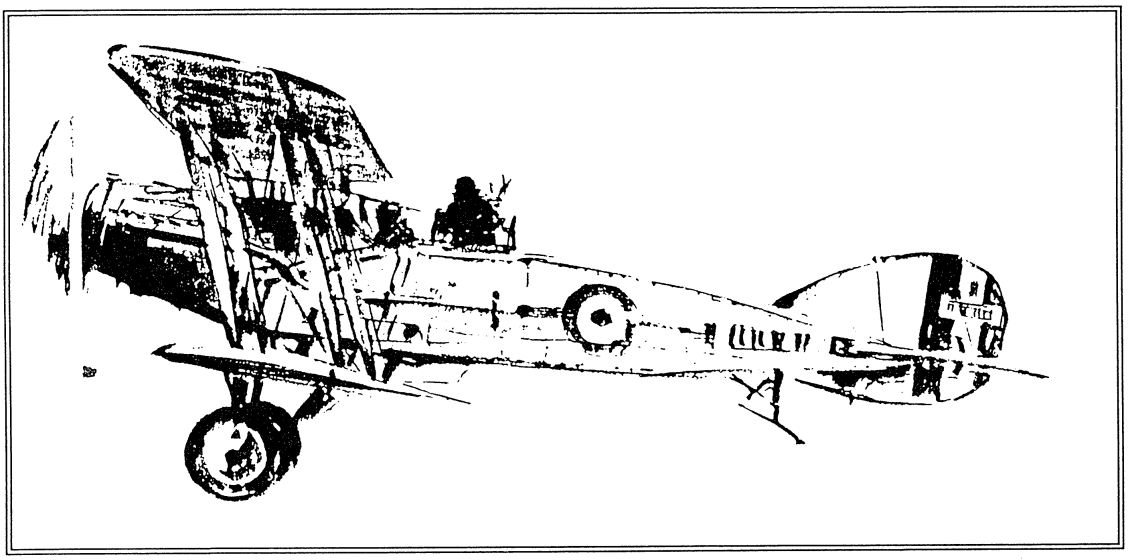
رسم يصور الراصد «برايس» وهو يقف خلف الطيار ممسكا برشاشه في الوكنة الخلفية لمقاتلة من طراز «بريستول F.2 فايتر».

أما الرائد الطيار «آ. ف. بيتينغتون، A.V.Bettington » قائد «السرب رقم ٤٨» في ذلك الوقت، فقد وصف القدرات الدفاعية للطائرات المقاتلة من طراز «بريستول F.2 فايتر» في رسالة كتبها بتاريخ ١٣ أيار ١٩١٧ كما يلي: (يبدو أن المسددة من طراز «نورمان، Norman» جيدة إلى أبعد الحدود بالنسبة للرشاش من طراز « لويس، Lewis». ... كثيراً ما حدث أن انقض «ألماني، Boche»[٣] على ذيل طائرة من طراز «بريستول، Bristol»[٤] فدفع الثمن باهظاً جداً. ...)، لكن جزءاً كبيراً من المسؤولية عن النتيجة المذكورة آنفاً كان يقع من غير ريب على عاتق الطيارين الألمان أيضاً والذين تأخروا كثيراً حتى أدركوا أن تلك الطائرات المقاتلة البريطانية الجديدة كانت تتمتع بقوة نارية خلفية دقيقة بالإضافة إلى قوتها النارية الأمامية.

في الواقع، كان نوع «الجلسة» بالنسبة لكل من الطيار والراصد في المقاتلة «بريستول F.2 فايتر» متناقضاً بلغة الطيران، فبينما يكون الطيار جالساً على مقعده في الوكنة الأمامية ويده اليمنى تقبض على عصا القيادة ويده اليسرى تقبض على قبضة مقود الوقود مع المعرفة المسبقة بما يمكن للطائرة أن تفعله بعد ذلك لإبقائه سليماً نسبياً خلال القتال، يبقى الراصد واقفاً خلفه في الوكنة الخلفية يدير الرشاش من طراز «لويس» أياً كان الموقف والذي يمكن للأفق أن يتخذه على حين غرة... كان هناك مقعدٌ قابلٌ للطي في الوكنة الخلفية لتلك المقاتلة، لكن هذا المقعد لم يكن من الممكن استخدامه إلا عندما تكون المقاتلة المذكورة في حالة صعود مطرد أو نزول أو تطواف فقط، أما في المعركة فيكون الراصد واقفاً على دكة الرمي يجيل رشاشه على متن مسنده الحلقي من طراز «سكارف، Scarff» هنا وهناك، وللتحدث مع الطيار يصيح إلى الأسفل عبر أنبوب التخاطب البالغ الأمانة أو يربت على كتفه ويلفت نظره... وأثناء سير المعركة، سيكون الراصد مضطراً إلى إعادة تعمير الرشاش، فينحني إلى الأسفل ليلتقط واحدة من علب الذخيرة الأسطوانية المزدوجة التي يصطحبها معه وعددها ست علب أو أكثر.

لقد اعتقد الرصاد في أسراب الطائرات المقاتلة البريطانية من طراز «F.E.2d» ذات المحرك المكبسي الدافع (المحرك المكبسي الخلفي) والذين كانوا يطلقون النار من الوكنة الأمامية لتلك الطائرات والمحرك القابع خلفهم يمنحهم بعض الحماية، أن الرجل في الوكنة الخلفية لطائرة مقاتلة من طراز «بريستول F.2 فايتر» سهل الذبح بالنسبة للعدو، إلا أن هذا الرأي ربما يكون قد انبثق من جراء الازدراء المهني لطراز أحدث من الطائرات.

بعد أن تحدثنا عن مواصفات ومميزات المقاتلة «بريستول F.2 فايتر» ونظام قتالها، نعود إلى بطل قصتنا هذه الملازم ثان الراصد «ج. هـ. ر. برايس» الذي وإن كان بتاريخ ٢٢ آب ١٩١٧ راصداً جديداً في «السرب رقم ٤٨» البريطاني، إلا أنه لم يكن مقاتلاً جديداً على «الجبهة الغربية»... ففي شهر أيلول من عام ١٩١٥، جرح «برايس» في «لوس، Loos» بشمال «فرنسا» عندما كان يخدم مقاتلا في سلاح المشاة وأرسل إلى وطنه («بريطانيا»)، وبعد أن استعاد صحته وعافيته خدم في «فرنسا» لمدة سنة أخرى ... وفي شهر كانون الثاني من عام ١٩١٧، فاز ببطولة الوزن الخفيف في «الملاكمة» لضباط «الفرقة التاسعة عشرة» البريطانية، وبعد ذلك بفترة قصيرة أصبح أمر انتقاله إلى سلاح الطيران الملكي (R.F.C.) البريطاني نافذاً.



رسم يصور الراصد «برايس» والطيار «ميلمان» في الجو على متن مقاتلة من طراز «بريستول F.2 فايتر».

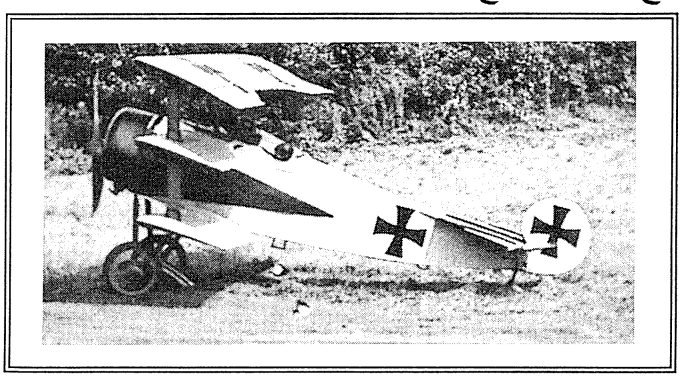
كان «برايس» يتوق مثل كل امرئ آخر توقاً شديداً إلى أن يصبح طياراً، لكن كانت هناك عدة طرُز من الطائرات ذوات المقعدين في سلاح الطيران الملكي (R.F.C.) البريطاني (على سبيل المثال: القاذفات الخفيفة من طراز «دي هافيلاند De Havilland D.H.4» و «سوبويث [1] ١½ ستراتر، Sopwith 1½ Strutter»، بالإضافة إلى المقاتلات من طراز «F.E.2d» [2] و «بريستول F.2 فايتر»)، ومتوسط عمر «الراصد » في الجو في تلك الأيام كان حوالي ساعة واحدة ونصف الساعة فقط... وبالتالي كان الرصاد مطلوبين باستمرار، وعملية إيجاد البديل يجب أن تكون سريعة، وكانت الأولوية تعطى لرجال ذوي حنكة في خدمتهم الفعلية.

عندما ذهب «برايس» إلى «مدرسة علم الرمي الجوي، School of Aerial Gunnery» في «هايث، Hythe» ـ الواقعة على الساحل الإنكليزي ـ بمقاطعة «كينت، Kent» في «إنكلترا» وذلك من أجل التدريب كراصد لمدة أسبوعين، أثني عليه هناك نظراً لمهارته في إطلاق النار على أهداف بعيدة فوق البحر من طائرات ذات مقعدين من طراز «آرمسترونغ ـ وايتوورث Armstrong - Whitworth Ack W» البريطانية المنشأ... كما قدمت له حصص أخرى من ذلك التدريب معرفة تامة بالرشاش من طراز «لويس»، وعلمته طريقة استخدام آلة تصوير لسلاح الطيران.

ومن ثم أرسل «برايس» في ذلك الصيف من عام ١٩١٧ إلى «السرب رقم ٤٨» في مطاره على الأراضي الفرنسية وقرب البحر، والذي كان آنذاك واحداً من أسراب مقاتلات سلاح الطيران الملكي (R.F.C.) البريطاني الأكثر نجاحاً، نظراً لأن طائراته من طراز «بريستول F.2 فايتر» بقوتيها الناريتين الأمامية والخلفية كانت لاتزال تأخذ الألمان على حين غرة وعلى وجه الضبط: كما فعلت طائرات القوى الجوية الملكية (R.A.F.) [٥] البريطانية المقاتلة من طراز «بولتون بول ديفيانت، Boulton Paul Defiant» بالطائرات الألمانية بوساطة أبراجها الخلفية ذات الرشاشات الأربعة من عيار (٧،٧) مم لفترة وجيزة في عام ١٩٤٠.[٦]

في ذلك الوقت، كانت مجالات تخصص الطائرات المقاتلة البريطانية من طراز «بريستول F.2 فايتر» هي: تنفيذ مهام مرافقة القاذفات مثل القاذفات البريطانية من طراز «دي هافيلاند D.H.4»، أو تنفيذ مهام الدوريات الجوية الهجومية على المطارات الألمانية... والجدير بالذكر أن المقاتلات البريطانية من ذلك الطراز، قد نفذت خلال أواخر العام ١٩١٧ اعتراضات رائعة للقاذفات الألمانية الثقيلة من طراز «غوتا، Gotha»، بينما تكون تلك الأخيرة عائدة من تنفيذها لغارات قصف على «إنكلترا» إلى قواعدها في «بلجيكا».

كان «السرب رقم ٤٨» في واحدة من مهام الدوريات الجوية الهجومية على المطارات الألمانية، عندما اشتبك مع العدو بتاريخ ٢٢ آب ١٩١٧ ... فعندما أصبحت



المقاتلة الألمانية الثلاثية السطح «فوكر درايديكير Dr.I»

الرؤية واضحة بعد صباح باكر غائم وسديمي، أقلع تشكيل من مقاتلات «بريستول F.2 فايتر» في الساعة الثامنة صباحاً ... كان على ذلك التشكيل أن يطير شرقاً وعلى خط مستقيم تقريباً فوق «خط الحلفاء» نحو «غيستيلليه، Ghistelles»، وهي قرية بلجيكية تقع إلى الجنوب والشرق قليلاً من مدينة «أوستند، Ostend» في «بلجيكا»، وواقعة أيضاً عند ملتقى طرق وخط سكة حديدية وحيث كان يوجد هناك مطار ألماني.

على متن واحدة من طائرات التشكيل المذكور أعلاه كان يقودها الملازم أول الطيار « ن.ك. ميلمان، N.C.Millman» وتحمل الرقم (A 7125)، أمسك الملازم ثان الراصد «ج. هـ. ر. برايس» رشاشه من طراز «لويس» وحافظ على يقظة حاذقة في ترقبه للشاكلة التي من المحتمل أن معركته الجوية الأولى ستكون عليها... تلك المعركة التي سوف تكون معركته الأخيرة، لكن «برايس» لحسن الحظ لم يكن يعلم ذلك... وفي الواقع، ما بدأت معركة في أي وقت مضى و «برايس» فيها، إلا وقاتل حتى النهاية.

والآن جاءت نذر الشؤم، فقد اكتشف الملازم أول الطيار «ن.ك. ميلمان» بعد أن اجتازت الطائرات المقاتلة البريطانية الستة من طراز «بريستول F.2 فايتر» خط الحلفاء مباشرة وعلى بعد حوالي (١٢) ميلاً إلى الشرق من «براي دونيه» وجود ست طائرات معادية على ارتفاع حوالي (٥٠٠٠) قدم ... بعدئذ، هوجمت المقاتلات البريطانية الستة المذكورة آنفاً من قبل حوالي (٢٠) طائرة استكشاف ألمانية من طراز «آلباتروس، Albatros»[٧] فوق «غيستيلليه»... إما أن تلك الطائرات الألمانية العشرين كانت تكمن للمقاتلات البريطانية الستة، أو أنها جاءت تشتبك في معركة ... أما وقت بداية الاشتباك، فكان كما أعلن رسمياً فيما بعد في حوالي الساعة التاسعة صباحاً.....

وسرعان ما واتت الملازم ثان الراصد «ج. هـ. ر. برايس» فرصة يبرهن من خلالها تعبوياً على مهارته في الرمي، وذلك عندما قامت ثلاث من طائرات الاستكشاف المعادية من طراز «آلباتروس» بمهاجمة طائرته، فأصاب واحدة منها بصلية من رشاشه أفضت بها إلى تنفيذ انقضاض مديد... وهنا اغتنم الملازم أول الطيار «ن. ك. ميلمان» فرصته أيضاً، فأنزل مقدمة مقاتلته من طراز «بريستول F.2 فايتر» في مطاردته لتلك الطائرة المعادية وصب الرصاصات نحوها من رشاشه الأمامي، وبدا أن طائرة الاستكشاف المطلية باللون الأصفر الشاحب مع شريط حلزوني أسود يطوق جسمها قد أصبحت غير متحكم بها ... لكن أمر ملاحقة

الطائرة المعادية المذكورة آنفاً أضحى غير وارد في وقت كانت خلاله طائرات «السرب رقم ٤٨» الأخرى واقعة تحت وطأة تفوق عددي معادٍ ضخم جداً، فهب الطيار «ميلمان» لينضم ثانية إلى الاشتباك، وحدث بعد ذلك أن أصابت أولى الرصاصات الألمانية راصده «برايس» من الأسفل..... فكيف حدث هذا؟

لقد أدرك الذيل الدخاني لرصاصة خطاطة[٨] ألمانية جسم الطائرة البريطانية التي تحمل الرقم (7125 A) من الأسفل فاخترقته وأصابت «برايس»، وذلك إما لأن واحداً من طياري طائرات الاستكشاف الألمانية من طراز «آلباتروس» كان قد عرف عن خبرة أن الأسلوب الأكثر نجاعة في مهاجمة طائرة مقاتلة من طراز «بريستول F.2 فايتر» يبقى في أن يسدد نحو جانبها السفلي، أو لأنه اتفق أن صادفت تلك المقاتلة البريطانية رصاصة ألمانية منحرفة حسنة الحظ...وشعر «برايس» بشيء مثل سيخ محمَّى جيداً اخترق ركبته اليسرى من الخلف، فانبجس فيض من الدماء من شريانه الفخذي المثقوب... إلا أن الرصاصة الخطاطة المذكورة آنفاً، استقرت في العظم وكوت ذلك الشريان، وبالتالي أنقذت حياة «برايس».

أصيب «برايس» بوهن من جراء فقدان الدماء، فخر إلى الأسفل على أرضية الوكنة الخلفية للطائرة، وتلمس الطريق إلى حقيبة الإسعافات الأولية... في غضون ذلك، راحت الطائرة المفتقرة إلى نصف تسليحها[٩] تتلوى وتدور كي تتملص من مهاجميها... وبينما كان الطيار «ميلمان» مشغول البال بهذا العمل الشاق، صاح على راصده «برايس» ليبدأ بإطلاق نيران رشاشه من جديد.

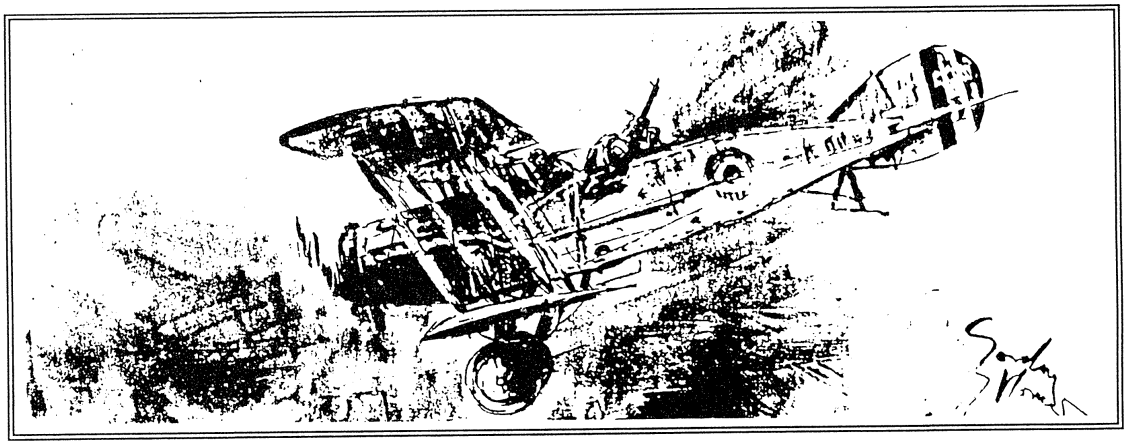
في النهاية، جر الراصد «برايس» ـ الذي كان لا يزال شبه مغمى عليه من جراء الغثيان وفقدان الدماء ـ نفسه إلى الأعلى ووقف من جديد، لكن هذه المرة مع ضمادة حول ركبته... وكان ذلك في الوقت المناسب تماماً.

إنهما ــ «ميلمان» و «برايس» ــ الآن إلى الغرب من مدينة «أوستند» حيث هوجما من جديد... وأصبحت طائرة من طراز «آلباتروس» ضمن مهداف «برايس» ففتح النار، مما أعطى طائرته التي تحمل الرقم (7125 A) فترة راحة، إلا أنها لم تكن طويلة... ومن الآن فصاعداً، فإن طريق العودة إلى «خط الحلفاء» سيكون عبارة عن قتال تراجعي.

مع أن خمساً من طائرات الاستكشاف المعادية من طراز «آلباتروس» قد أسقطت في ذلك الصباح، إلا أنه بقي هناك الكثير جداً منها نظراً لأن المقاتلات

البريطانية من طراز «بريستول F.2 فايتر» كانت تعاني من تفوق عددي معادٍ بنسبة أكثر من ثلاثة إلى واحد.

ضعف «برايس» من جراء فقدان الدماء وآلام جراحه الفظيعة، وعلى الرغم من ذلك فقد بقي مثابراً على الإمساك برشاشه... ومع أن الطيار «ميلمان» وراصده «برايس» كانا قد خلفا مدينة «أوستند» وراءهما، إلا أن الهجمات الجوية الألمانية ظلت مستمرة حتى أصبحا فوق مدينة «نيوبورت، Nieuport» البلجيكية: إلى الغرب تماماً من «خط الحلفاء» وعلى مرأى من شاطئ الأمان... ولكن قبل أن يصلا إليه كان «برايس» قد تحطم من جراء تعرضه لهجوم ثان من الأسفل، حيث مزقت ثلاث رصاصات متفجرة (دمدم، Dum - Dum) [١٠] عظم فخذه الأيمن حتى وركه وعجزه... لقد ضربت الطائرة «بريستول F.2 فايتر» التي تحمل الرقم (A 7125) في منطقتها الميتة مرة ثانية من قبل طائرة استكشاف من طراز «آلباتروس».



رسم يصور الطيار «ميلمان» وهو يعود أدراجه براصده «برايس» المنهار في الوكنة الخلفية للطائرة.

لحسن الحظ نجا الطيار «ميلمان» من الأذى، وعلاوة على ذلك فلا المحرك ولامضابط حركة سطوح القيادة في الطائرة «بريستول F.2 فايتر» التي تحمل الرقم (A 7125) أصيبت بضرر... فوق «خط الحلفاء» قفلت طائرات الاستكشاف الألمانية من طراز «آلباتروس» عائدة نحو «غيستيلليه»، أما طائرة «ميلمان» و«برايس» فقد هبطت بأمان في مطار «براي دونيه» ... نظرة واحدة عجلى ألقيت على الراصد المنهار في الوكنة الخلفية للطائرة أكدت أن المداواة العاجلة والأفضل هي التي يمكنها أن تنقذ حياته، وهكذا صدرت الأوامر إلى الطيار «ميلمان» كي

ينقل راصده «برايس» بالطائرة حالاً إلى «دانكيرك» حيث موقع «محطة إخلاء الخسائر (C.C.S.)[١١] رقم ٣٦».

وهناك أجريت لـ «برايس» عملية جراحية تحت إشراف «ضابط الجراحة للمنطقة، District Surgical Officer» في «الفرقة السادسة البريطانية» الرائد الطبيب الكندي «آمبروز ل. لوك وود، Ambrose L. Lockwood»، ذلك الطبيب الذي اكتسب شهرة دولية من جراء معالجاته للجروح الناتجة عن الإصابة بطلقات نارية وأنشأ في عام ١٩٢٢ «مستوصف لوك وود، Lockwood Clinic» بمدينة «تورونتو، Toronto» في «كندا».

بين براعة الطبيب « لوك وود» وعناية المستشفى الفائقة، أنقذت حياة «برايس» على الرغم من جروحه المتعددة، ومع ذلك كان الموت في تلك الحرب لا يزال يتعقبه... ففي شهر كانون الأول من ذلك العام (١٩١٧)، تعرضت المستشفى للقصف وتغطى سريره بالزجاج المهشم، لكنه نجا من الأذى ... وفيما بعد، مضى «برايس» عن طريق مرفأ «بولونيا، Boulogne» في «فرنسا» إلى «إنكلترا»، وذلك من أجل المعالجات الإضافية وقضاء دور النقاهة حتى شهر كانون الأول من عام ١٩١٨ [١٢].

لقد فُقِدَ راصدان من قبل «السرب رقم ٤٨ » بتاريخ ٢٢ آب ١٩١٧: بالنسبة للأول، وهو الملازم ثان «هـ . ر. باور، H.R.Power»، فقد لقي مصرعه في تلك الدورية الجوية الهجومية نفسها... أما الثاني، وهو الملازم ثان «ج.هـ.ر. برايس، G.H.R. Price»، فقد شطب اسمه من سجلات السرب المذكور بعد ساعةٍ واحدةٍ وعشرين دقيقة من الخبرة العملياتية فقط، لكنه سوف يحمل طيلة البقية الباقية من حياته ـ هو الآن[١٣] في الحادية والثمانين من العمر، ولا يزال جريئاً ومرحاً ـ ندوب المعركة والتي ظفر بها في تلك الحادثة التي وقعت في سماء «غيستيلليه».

هوامش المترجم

(١) (R.F.C.): Royal Flying Corps.

(٢) لم يذكر «الكاتب» من الاسم الكامل الذي أوردناه لهذه الطائرة وهو «فوكر درايديكير Dr.I» سوى الاسم الرئيسي للشركة الصانعة لها وهو «فوكر».

(٣) استخدم الرائد «بيتينغتون» في ذلك المقطع من رسالته كلمة «Boche» للدلالة على «ألماني»، وهي لفظة ازدراء واستخفاف فرنسية الأصل تعني: «وغد»، شاع إطلاقها على «الألمان» خلال «الحرب العالمية الأولى» (١٩١٤ ـ ١٩١٨).

(٤) اكتفى الرائد « بيتينغتون» في ذلك المقطع من رسالته بذكر الاسم الرئيسي للشركة الصانعة للطائرة وهو «بريستول» من الاسم الكامل للطائرة المقصودة وهو «بريستول F.2 فايتر».

(٥) (R.A.F.): Royal Air Force.

والجدير بالذكر أن «القوى الجوية الملكية، R.A.F.» البريطانية، قد انبثقت بتاريخ ١ نيسان ١٩١٨، وذلك نتيجة دمج «سلاح الطيران الملكي، R.F.C.» البريطاني مع «المصلحة الجوية البحرية الملكية، R.N.A.S. »* البريطانية في تنظيم واحد.

(٦) حدث ذلك إبان «معركة بريطانيا» التي دارت رحاها في عام ١٩٤٠ خلال «الحرب العالمية الثانية» (١٩٣٩ ـ ١٩٤٥) وكانت في المقام الأول معركة جوية.

(٧) كان لدى «الألمان» خلال «الحرب العالمية الأولى»: طائرات تدريب من طراز «ألباتروس»، وقاذفات من طراز «ألباتروس»، ومقاتلات من طراز «ألباتروس»، وطائرات استكشاف (استطلاع) من طراز «ألباتروس». فالأمر يقتضي التنويه منعاً لأي التباس.

---

* (R.N.A.S.): Royal Naval Air Service.

(٨) «الرصاصة الخطاطة، Tracer»: رصاصة تحتوي على مركب كيميائي لتبيين خط انطلاقها بوساطة ذيل من دخان.

(٩) نظراً لعجز الراصد عن استخدام رشاشه (الرشاش الخلفي للطائرة) بسبب إصابته، لم يعد هناك سوى الرشاش الأمامي للطائرة والذي يستخدم من قبل الطيار.

(١٠) أطلق على «الرصاص المتفجر» اسم: «رصاص دمدم»، نسبة إلى اسم المكان الذي استخدم فيه هذا النوع من الرصاص لأول مرة، وهو موقع في «الهند» يدعى: «Dum - Dum». وفي عام ١٨٩٩، حرم استخدام «الرصاص المتفجر» دولياً.

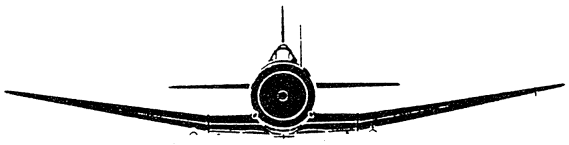
(١١) Casualty Clearing Station (C.C.S.:).

(١٢) تم توقيع الهدنة التي توقفت بموجبها عمليات «الحرب العالمية الأولى» الحربية بتاريخ ١١ تشرين الثاني ١٩١٨.

(١٣) كان ذلك عندما نشرت تلك السطور باللغة الإنكليزية في عام ١٩٧٣.

وضاح فؤاد كلاّس

صقور بولونيا



ملاحظة

من الأفضل إطلاق نعت «عقبان» على «الطيارين الحربيين» بدلاً من «نسور»، لأن «العقاب» يصيد ولا يقع على الجيف إلا إذا عضه الجوع، بينما «النسر» يقع على الجيف ولا يصيد.

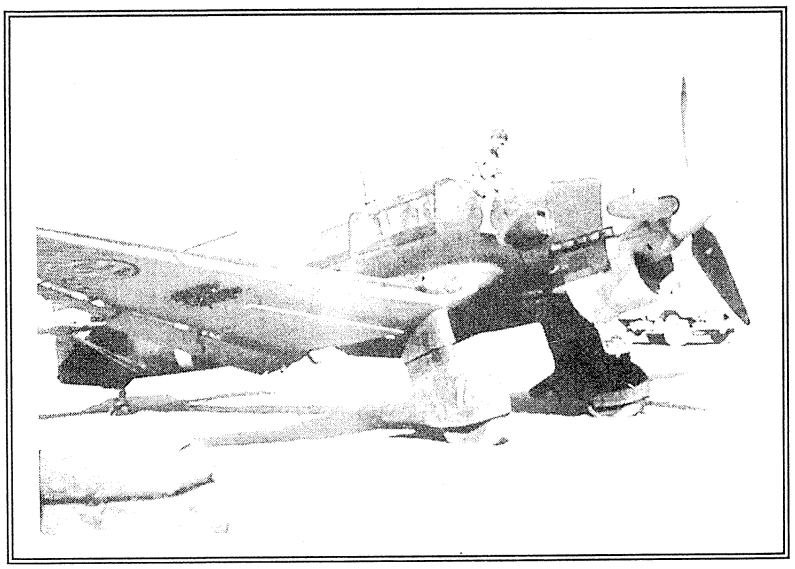
وشتان ما بين «العقاب» وهو أعظم الجوارح و «النسر» وهو ليس من الجوارح، من حيث جمال خلق الأول وشممه وعتقه وقوة مخالبه، ومن حيث شناعة خلق الثاني وتكالبه على الجيف وخلو رأسه وعنقه من الريش ووجود أظفار في رجليه بدلاً من المخالب علماً بأنه طائر من سباع الطير وأكبر حجماً من «العقاب».

والأفضل إطلاق نعت «صقور» على «الطيارين الحربيين»، فـ «الصقر» وإن كان دون «العقاب» حجماً وقوة، إلا أنه يفوقه شمماً وإباءً.

في الساعة الرابعة والدقيقة الخامسة والأربعين من فجر اليوم الأول من شهر أيلول عام ١٩٣٩، اندلعت نيران «الحرب العالمية الثانية» عندما شنت «القوات المسلحة الألمانية» هجومها على «بولونيا» من أجل تنفيذ خطط ما أطلقت عليها «القيادة النازية العليا» اسم: «العملية البيضاء»... فبدأت القاذفات الانقضاضية الألمانية من طراز «يونكرز يو ـ ٨٧ شتوكا، Junkers Ju - 87 Stuka » ذات المحرك الواحد المكبسي بتمهيد الطريق أمام الدبابات والسيارات المصفحة الألمانية على الأرض البولونية وذلك عملاً بتكتيك «الدبابة ـ الطائرة»، وقامت القاذفات الألمانية المتوسطة من طراز «هاينكل هي ـ ١١١، Heinkel He-111» و «دورنير دو ـ ١٧، Dornier Do - 17 » و « يونكرز يو ـ ٨٨ ، Junkers Ju ـ 88 » ذوات المحركين المكبسيين تعاونها القاذفات الانقضاضية من طراز «يو ـ ٨٧ شتوكا» بصب قنابلها على تجمعات «القوات المسلحة البولونية» وأرتالها ومستودعات ذخائرها بالإضافة إلى الطرق والجسور والسكك الحديدية، حتى المدن البولونية لم تسلم من غارات القاذفات الألمانية وقد نالت العاصمة «وارسو» حصتها من تلك الغارات... كما قامت القاذفات الألمانية بالإغارة على المطارات العسكرية البولونية لتخريب مدارجها ومنشآتها وتدمير طائرات «القوى الجوية البولونية» وهي جاثمة على الأرض حيث لم تكن تلك الطائرات تتمتع بحماية جيدة في مطاراتها، بينما كانت المقاتلات الألمانية من طراز «ميسير شميت مي ـ ١٠٩ Messerschmitt Me -109 E, E » ذات المحرك الواحد المكبسي والمقاتلات القاذفة الألمانية من طراز «ميسيرشميت مي ـ ١١٠ زير شتورر، Messerschmitt Me - 110 Zerstorer» ذات المحركين المكبسيين تقوم بتقديم الدعم والحماية للقاذفات الألمانية أثناء قيامها بتنفيذ المهام الملقاة على عاتقها وتتولى أمر المقاتلات والقاذفات البولونية التي كانت تقلع لمقاومة القوات الغازية مع قيام المقاتلات القاذفة الألمانية من طراز «مي ـ ١١٠ زيرشتورر» بتنفيذ مهام قصف أيضاً، هذا في الوقت الذي كان فيه عتاد «قوات الدفاع الجوي البولونية» متخلفاً تماماً كعتاد «القوات البرية البولونية».

وضعت «القوى الجوية البولونية» التي كان يقودها الجنرال «زبروجنيك» على خطها الأول في مواجهتها للقوة الجوية الألمانية الغازية الضخمة المؤلفة من أسطولين جويين يقودهما «آلبيرت كيسيلرينغ» و «آلكسندر لوهر»، عدداً قليلاً نسبياً من المقاتلة البولونية « P.Z.L. P ـ 11» ذات المقعد الواحد والمحرك الواحد المكبسي.... في صيف عام ١٩٣١، نفذ النموذج التجريبي الأول من المقاتلة

«P - 11» والذي أطلق عليه الرمز « P -11/I» تحليقه الأول.. وفي نهاية العام نفسه، نفذ النموذج التجريبي الثاني من المقاتلة المذكورة والذي أطلق عليه الرمز «P -11/II» تحليقه الأول، واكتسب شهرة عن طريق مهرجانات الطيران التي أقيمت خلال عام ١٩٣٢ في العاصمة البولونية «وارسو» ومدينة «زيوريخ» في «سويسرا» .. أما النموذج التجريبي الثالث « P - 11 / III» وهو النموذج التجريبي الإنتاجي من المقاتلة «P - 11»، فقد اشترك في «المسابقات الجوية الوطنية الأمريكية» التي أقيمت في مدينة «كليفلاند» بولاية «أوهايو» الأميريكية خلال شهر آب من عام ١٩٣٢ .... حمل النموذج الإنتاجي الأول من المقاتلة «P - 11» الرمز «P - 11a»، وقد تم بناء (٤٩) طائرة منه جرى تصديرها إلى «رومانيا»، وأتبعت بثلاثين طائرة بدأ تسليمها إلى «القوى الجوية البولونية» في عام ١٩٣٤.. وخلال الفترة ١٩٣٥ ـ ١٩٣٦، تم تسليم (١٧٥) طائرة من طراز « P - 11 c» وهو النموذج الإنتاجي الرئيسي من المقاتلة « P -11» إلى «القوى الجوية البولونية»، حيث كانت الطائرات الأولى منها مجهزة بالمحرك المكبسي النجمي البريطاني المنشأ «بريستول ميركوري Bristol Mercury V» ذي الأسطوانات التسع وقوته (٥٦٠) حصاناً، بينما تم تجهيز الطائرات الأخرى من ذلك النموذج بالمحرك «بريستول ميركوري VI» وقوته (٦٤٥) حصاناً.. أما من ناحية التسليح، فحوالي (٤٠) طائرة فقط من طراز «P -11c» كانت مسلحة بأربعة رشاشات من عيار (٧,٧) مم: اثنين في الجسم واثنين



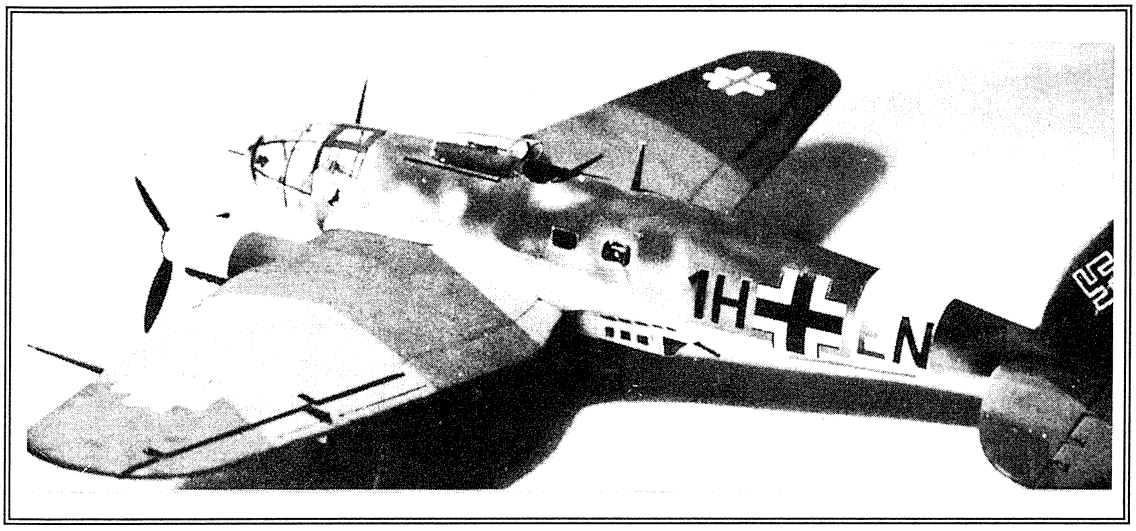
القاذفة الانقضاضية الألمانية «يونكرز يو - ٨٧ شتوكا»

في الجناحين، بينما اكتفت الطائرات الباقية من ذلك الطراز برشاشين من عيار (٧,٧) مم في الجسم .... كانت المقاتلة «P -11c» في أواسط الثلاثينات تعتبر طائرة متينة وقوية وذات قدرة عالية على المناورة، لكنها أصبحت عتيقة الطراز عملياً في

أواخر الثلاثينات .. وفي شهر أيلول من عام ١٩٣٩، كان هناك (١٢) سربا بولونيا مجهزاً بتلك المقاتلة التي وصلت سرعتها الأفقية القصوى بفضل المحرك «ميركوري VI» إلى (٣٩٠) كم في الساعة على ارتفاع (٥٤٨٦) متراً.

وهكذا نلاحظ مما سبق أن المقاتلة البولونية «P-11» كانت آلة طائرة ممتازة في أواسط الثلاثينات، أما في عام ١٩٣٩ فلا سرعتها ولا معدل صعودها كانا كافيين لمقارعة القاذفات الألمانية من طراز «هي ـ ١١١» و «دو ـ ١٧» و «يو ـ ٨٨» والتي كانت سرعة كل واحدة منها تزيد عن (٤٠٠) كم في الساعة، فكيف سيكون الحال في مواجهة المقاتلات الألمانية القوية من طراز «مي ـ E١٠٩» و«مي ـ ١١٠» والتي كانت تتمتع بسرعة تزيد عن (٥٠٠) كم في الساعة؟

لقد كان واضحاً أنَّ تفوق المقاتلة البولونية «P-11» على طائرات «القوى الجوية الألمانية » أمرٌ ميؤوسٌ منه، ولكن على الرغم من ذلك ما إن ظهرت تشكيلات القاذفات الألمانية في الأجواء فوق «بولونيا» بتاريخ ١ أيلول ١٩٣٩ حتى انطلق الصقور البولونيون على متن مقاتلاتهم من طراز «P - 11» ودخلوا معمعان القتال

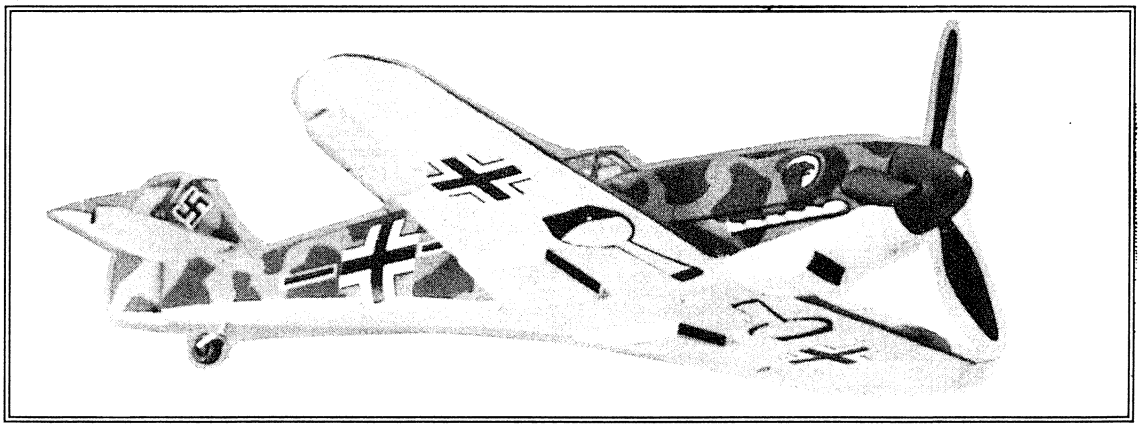


القاذفة الألمانية المتوسطة «هاينكل هي ـ ١١١»

بشجاعة نادرة... وفي الساعة الخامسة والدقيقة العشرين من صباح اليوم الأول من شهر أيلول عام ١٩٣٩ أول أيام «الحرب العالمية الثانية»، تم تسجيل أول انتصار جوي في تلك الحرب وذلك عندما تمكن الملازم أول الطيار البولوني «ف. غنيس، W. Gnys» من «الفوج الجوي البولوني الثاني» من إسقاط قاذفة انقضاضية ألمانية من طراز «يو ـ ٨٧» بمقاتلته من طراز «P -11» ... وفي اليوم التالي (٢ أيلول ١٩٣٩)، سجل الطيار البولوني البطل «ستانيسلاف سكالسكي، Stanislaw Skalski» ـ الذي سوف يصبح بطل أبطال الطيران البولوني المقاتل في

«الحرب العالمية الثانية» ـ من «السرب رقم ١٤٢» البولوني المعروف باسم: «البط البري، Wild Ducks» انتصاريه الجويين الأولين، وذلك عندما تمكن من إسقاط قاذفتين ألمانيتين من طراز «دو ـ ١٧» بمقاتلته من طراز «P-11».

كان الاعتقاد الشائع ولفترة طويلة من الزمن أن معظم طائرات «القوى الجوية البولونية» قد تحطمت إبان الحملة الألمانية على «بولونيا» وهي جاثمة في مطاراتها، لكن الحقيقة هي أن عدداً كبيراً من تلك الطائرات تمكن من الانتقال إلى أراضي هبوط مموهة ومن هناك تابعت الطائرات البولونية عملياتها ضد الغزاة الألمان. وعلى الرغم من ذلك تحطم القسم الأعظم من القوة الجوية البولونية في غضون الساعات الثماني والأربعين الأولى من الحملة المذكورة آنفاً فحققت «القوى الجوية الألمانية» السيادة الجوية، وفي اليوم التاسع من شهر أيلول عام ١٩٣٩ لم



المقاتلة الألمانية «ميسيرشميت مي ـ ١٠٩»

يكن قد بقي شيء من القوة الجوية البولونية عملياً. لقد تمكنت «القوات المسلحة الألمانية» في حربها الخاطفة ضد «بولونيا» من الحصول على حسم سريع للمعركة، وذلك عن طريق القضاء على «القوى الجوية البولونية» خلال الأيام الأولى من المعركة بالإضافة إلى الحركة والاندفاع المتواصلين وتطويق الوحدات البولونية.

بعد أن تمكنت «القوات البرية الألمانية» من اجتياز الخطوط الدفاعية البولونية، تابعت طريقها متجهة للإطباق على العاصمة البولونية «وارسو» .. وأحكمت القوات الألمانية الحصار على القوات البولونية في العاصمة «وارسو» وقصفتها قصفاً عنيفاً ومستمراً بالمدفعية والطيران، وعلى الرغم من ذلك دافع الجيش البولوني دفاعاً بطولياً عن عاصمة البلاد .. وبتاريخ ٢٥ أيلول ١٩٣٩ تعرضت

«وارسو» لأعنف قصف جوي نفذته القاذفات والمقاتلات القاذفة الألمانية عليها خلال الحملة الألمانية على «بولونيا»، وبعد (٢٧) يوماً من القتال العنيف إلى أبعد الحدود تحطمت «بولونيا» بكل ما في هذه الكلمة من معنى .... كان عتاد القوة العسكرية الألمانية الغازية متفوقاً على عتاد الجيش البولوني، براً وجواً، كما وكيفاً.. وبينما كان الجيش البولوني القديم نسبياً يعتمد على عقيدة قتالية تعود إلى أيام «الحرب العالمية الأولى»، كان الجيش الألماني الحديث يتبع مبادئ «الحرب الخاطفة، Blitzkrieg»، هذا بالإضافة إلى تفوق الألمان في «معركة بولونيا» في العدد أيضاً.. وفي وضع كهذا، فإن شجاعة المحارب البولوني وضراوته وشدة بأسه لم تستطع أن تقدم له سوى الموت بشرف، وهذا يكفي ولا يكفي.

سرّع الدمار الكبير الذي لحق بالعاصمة «وارسو» يوم ٢٥ أيلول ١٩٣٩ في استسلامها، فألقت السلاح في اليوم السابع والعشرين من شهر أيلول عام ١٩٣٩ وهكذا استسلمت «بولونيا»، لكن مقاومة الجيش البولوني البطولية استمرت في عدة مواقع من البلاد لفترة بعد الاستسلام.

إن جميع الطائرات التي فقدتها «القوى الجوية الألمانية» خلال «معركة بولونيا» وعددها (١٢٦) طائرة، أسقطها الطيارون البولونيون الأبطال بمقاتلاتهم من طراز «P - 11». ومع نهاية الحرب الألمانية الخاطفة ضد «بولونيا»، توجه عدد من هؤلاء الطيارين بمقاتلاتهم من طراز «P – 11» إلى «رومانيا»، ومن هناك تابع الكثيرون منهم طريقهم إلى «فرنسا» و «بريطانيا» - اللتين كانتا قد أعلنتا الحرب على «ألمانيا» بتاريخ ٣ أيلول ١٩٣٩ إثر هجومها على «بولونيا» – حيث تابعوا معركتهم ضد «القوى الجوية الألمانية».

المصـــــادر

(١) «فن الحرب / من الحرب العالمية الثانية إلى الاستراتيجية النووية» ــ الجنرال إميل وانتي ـ تعريب: أكرم ديري والمقدم الهيثم الأيوبي ــ دار القلم ـ بيروت، ١٩٧٣.

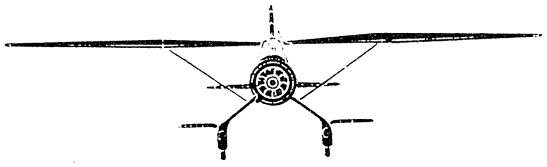
(٢) «تاريخ الطيران» ـ إدمون بتي ـ ترجمة : بهيج شعبان ــ دار منشورات عويدات ـ بيروت، ١٩٧٠.

(3) «Man with Wings» - Edward Jablonski - Doubleday - New York, 1980.

(4) «Jane's Encyclopedia of Aviation» - Michael J.H. Taylor - Crescent Books - New York, 1993.

(5) «More World War II Aircraft in Combat» - Glenn B. Bavousett - Arco - New York, 1981.

غلين ب. بافوزيت



كفاحة

من معركة فرنسا

المصـــدر

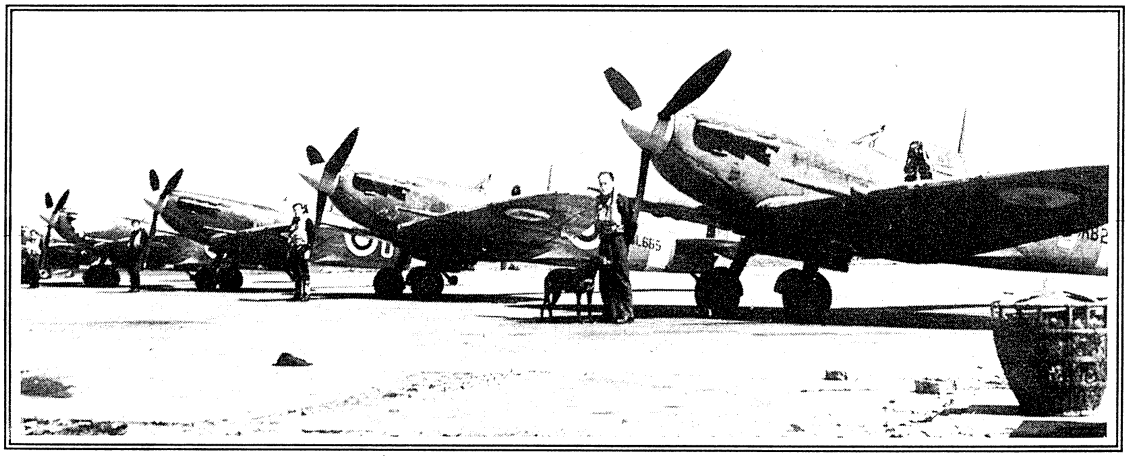
- «More World War II Aircraft in Combat» - Glenn B.Bavousett - Arco- New York, 1981.

- «Dewoitine D.520», PP. 87 - 89.

لاشك في أن المقاتلة «دوفواتين Dewoitine D. 520» التي استخدمتها القوى الجوية (Armée de l'Air) [١] الفرنسية بفعالية خلال الحرب الجوية ضد «ألمانيا» في عام ١٩٤٠، قد استطاعت الوصول إلى درجة من الشهرة مساوية لتلك التي تمتعت بها الطائرات المقاتلة البارزة في «الحرب العالمية الثانية».

كان تصميم الطائرة «D.520 » من بنات أفكار «إميل دوفواتين،Emile Dewoitine» وكبير مصممية «روبير كاستيللو، Robert Castello»، وقد نفذ النموذج التجريبي الأول من هذه الطائرة الأحادية السطح الصغيرة والأنيقة والمجهزة بمحرك واحد مكبسي زاوي (V) من طراز «هيسبانو ـ سويزا Hispano - Suiza 12 Y 21» ذي (١٢) أسطوانة تحليقه الأول بقيادة الطيار «مارسيل دوريه، Marcel Doret» بتاريخ ٢ تشرين الأول ١٩٣٨، والذي كان تحليقاً نجم عنه مقدار ضئيل من الخيبة بسبب السرعة القصوى التي أمكن للطائرة بلوغها خلاله وقدرها (٣٠٠) ميل في الساعة فقط، إلا أن برنامج التعديل الذي أخضعت إليه حسّن قدراتها الأدائية كثيراً. وهكذا جاء النموذج التجريبي الثاني من الطائرة «D.520» الذي نفذ تحليقه الأول بتاريخ ٢٨ كانون الثاني ١٩٣٩ نتيجة للتحسينات الواسعة التي أدخلت على سلفه، حيث أدى استبدال المحرك «هيسبانو ـ سويزا H.S. 12 Y 21» بالمحرك «H.S. 12 Y 31» إلى زيادة السرعة القصوى للطائرة حتى وصلت إلى (٣٤١) ميلاً في الساعة، كما أصبح معدل صعودها ممتازاً وقدرتها العالية على المناورة رائعة.

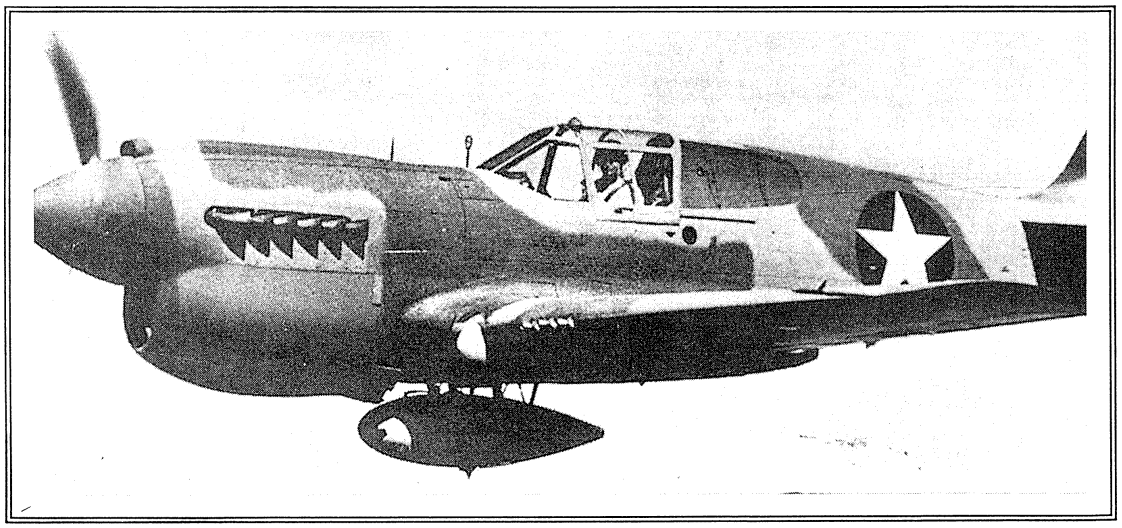
وفي شهر نيسان من عام ١٩٣٩، استلزم طلب إنتاج أولي صنع (٢٠٠) طائرة من طراز «D.520» لتسلّم خلال الفترة الواقعة بين شهري أيلول وكانون الأول من ذلك العام، لكن احتشاد سحب الحرب في سماء «أوروبا» حضّ على التقدم بطلب إنتاج لاحق من أجل صنع (٦٠٠) طائرة أخرى من ذلك الطراز [٢]. وعندما تدحرجت الطائرة الإنتاجية الأولى من طراز «D.520» بعيداً عن خط التجميع، كانت «فرنسا» قد أصبحت في حالة حرب [٣].



صف من المقاتلات / لبريطانية من طراز «سوبر مارين سبيتفاير V» في «شمال افريقيا».

جاء النموذج الإنتاجي الأساسي الأول من الطائرة «D.520» مختلفاً اختلافاً جوهرياً عن نماذجها التجريبية الثلاثة، وكان مزوداً بمحرك واحد مكبسي من طراز «H.S. 12 Y45» بقوة (٩١٠) أحصنة وهذا المحرك مجهز بشحّان ومروحة كهربائية، أما تسليحه فكان مؤلفاً من: مدفع رشاش واحد من عيار (٢٠) مم مركّب بين صفي أسطوانات المحرك ويرسل طلقاته من خلال سرّة المروحة، بالإضافة إلى (٤) رشاشات من عيار (٧,٥) مم: اثنان منهما يرسلان الطلقات من خلال ريشات المروحة والاثنان الآخران يرسلان الطلقات من مكانيهما في الجناحين [٤].

وعندما بدأت الحرب الخاطفة (Blitzkrieg)[٥] الألمانية ضد «فرنسا» و «البلاد المنخفضة» («هولندا» و «بلجيكا») في شهر أيار من عام ١٩٤٠، كان هناك جناح مقاتلات (Groupe de Chasse)[٦] واحد فقط لدى «القوى الجوية الفرنسية» مجهز بالمقاتلة «دوفواتين D.520»، وهو جناح المقاتلات الذي يحمل الاسم: «GC I /3»[٧]. وقبل توقيع «الهدنة الفرنسية ـ الألمانية» بتاريخ ٢٥ حزيران ١٩٤٠، كانت أجنحة المقاتلات التي تحمل الأسماء: «GC III/3» و «GC III/6» و «GC II/7»، قد أصبحت مجهزة بتلك المقاتلة أيضاً. وقد تجسدت القدرات الأدائية الرائعة للمقاتلة «D.520» خلال «معركة فرنسا»، في حقيقة أن الوحدات الجوية الفرنسية المجهزة بها والمحدودة العدد، تمكنت من تسجيل (١١٤) انتصاراً جوياً مؤكداً و (٣٩) انتصاراً جوياً محتملاً. وهذا الإنجاز البطولي الرائع، يصبح أكثر روعة عندما نأخذ بعين الاعتبار أن عمليات تسليم تلك المقاتلات كانت تنفذ تحت ظروف القتال الرهيبة،



المقاتلة الأميركية «كورتيس P-40 وورهوك»، كانت واحدة من مقاتلات «الحلفاء» في سماء «شمال افريقيا».

وأن الطيارين لم يكن لديهم عملياً خلال هذه الظروف الوقت للتدرّب عليها.

واحد من أبرز أبطال الطيران الفرنسي المقاتل في «الحرب العالمية الثانية»، قاد المقاتلة «D.520» بنجاح كبير خلال «معركة فرنسا»، إنه المساعد الطيار «بيير لوغلون، Pierre Le Gloan» الذي كان عضواً في تشكيل مؤلف من طائرتين من طراز «D.520» تابعتين لجناح المقاتلات «GC III/6» اشتبك مع تشكيل من المقاتلات الإيطالية من طراز «فيات Fiat C.R. 42» خلال أصيل اليوم الخامس عشر من شهر حزيران عام ١٩٤٠[٨]. وقد تمكن «لوغلون» خلال هذا الاشتباك من إسقاط ثلاث من المقاتلات الإيطالية، بينما أسقط قائد الزوج الفرنسي النقيب الطيار «آسولان، Assolant» مقاتلة إيطالية أخرى، وذلك قبل أن يُستدعى هذان البطلان للعودة إلى قاعدتهما التي كانت ترزح تحت وطأة هجوم الطائرات الإيطالية. وخلال الاشتباك مع هذه القوة من الطائرات الإيطالية، تمكن «لوغلون» من إسقاط مقاتلة أخرى من طراز «C.R.42»، وواصل قتاله بعدئذ ليسقط قاذفة إيطالية من طراز «فيات B.R.20» قبل هبوطه. هذه الانتصارات الجوية الخمسة التي تمكن «لوغلون» من تسجيلها خلال طلعة جوية قتالية واحدة، جلبت له ترقية فورية.

وعقب سقوط «فرنسا»، فرّ عدد من المقاتلات الفرنسية من طراز «دوفواتين D.520» إلى «شمال افريقيا»، حيث أصبحت جزءاً من «القوى الجوية الفرنسية الفيشية» [٩] التي عملت تحت سلطة «اللجنة الألمانية لمراقبة الهدنة، German Armistice Control Commission» مع الفرنسيين. وبموجب توجيهات اللجنة المذكورة، استؤنف إنتاج المقاتلة «D.520» في «فرنسا»، وتم فعلاً تزويد عدد من الوحدات الجوية الفرنسية بها.

كما خاضت المقاتلة «D.520» القتال ضد القوى الجوية الملكية (R.A.F.) [١٠] البريطانية في منطقة حوض «البحر الأبيض المتوسط»، وفي «سوريا» أيضاً خلال شهري حزيران وتموز من عام ١٩٤١. وعندما غزا الأميركيون «شمال افريقيا» في شهر تشرين الثاني من عام ١٩٤٢، التقت الطائرات التابعة للبحرية الأميركية (U.S.N.)[١١] ولقوات الجيش الأميريكي الجوية (U.S.A.A.F.) [١٢]على حد سواء بتلك المقاتلة الفرنسية الصغيرة والنزقة واشتبكت معها في معارك جوية طاحنة.

وحلّ الألمان «القوى الجوية الفرنسية الفيشية» في شهر تشرين الثاني من عام ١٩٤٢، لكن إنتاج المقاتلة «D.520» استمر حتى صيف عام ١٩٤٤ لتستخدم من

قبل القوى الجوية (Luftwaffe) [١٣] الألمانية، حيث قامت بمهمتها كطائرة تدريب في «ألمانيا» بلا إبطاء حتى انتهاء العمليات الحربية في «أوروبا» في عام ١٩٤٥ [١٤].

أما الطيار الفرنسي البطل «بيير لو غلون»، فقد التحق بـ «القوات الجوية الفرنسية الحرة» وتابع القتال وتسجيل الانتصارات الجوية التي افتتحها على متن المقاتلة «D.520»، حتى وصل عدد انتصاراته الجوية إلى (٢٢) انتصاراً [١٥] قبل وفاته في حادث طيران في عام ١٩٤٣.

ملاحظة

اتخذ «الكاتب» من اسم الطائرة بطلة القصة وهو «دوفواتين D.520» عنواناً لها، أما العنوان: «صفحة من معركة فرنسا» فهو من وضع «المترجم».

هوامش المترجم

(١) بالفرنسية في الأصل الإنكليزي.

(٢) جاء في كتاب:

- «Military Aircraft 1914 to the present - Enzo Angelucci - Crescent Books - New York , 1990 »,

أن طلب الإنتاج اللاحق المذكور قد تم التقدم به في شهر حزيران من عام ١٩٣٩ من أجل صنع (٥١٠) طائرات من طراز «D.520».

(٣) نظراً لقيام «فرنسا» بتاريخ ٣ أيلول ١٩٣٩ بإعلان الحرب على «ألمانيا» إثر قيام الأخيرة بغزو «بولونيا» بتاريخ ١ أيلول ١٩٣٩، لكن الهجوم الألماني على «فرنسا» لم يقع إلا بتاريخ ١٠ أيار ١٩٤٠.

(٤) جاء في مصادر أخرى: أن الرشاشات الأربعة المذكورة من عيار (٧,٥) مم كانت مركبة في الجناحين.

(٥) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(٦) بالفرنسية في الأصل الإنكليزي.

(٧) (GC): Groupe de Chasse). - بالفرنسية -

(٨) أعلنت «إيطاليا» الحرب على «فرنسا» بتاريخ ١٠ حزيران ١٩٤٠.

(٩) أي : القوى الجوية التابعة للحكومة الفرنسية الموالية للألمان التي عرفت باسم: «حكومة فيشي» نسبة إلى مدينة «فيشي، Vichy» الفرنسية مقر هذه الحكومة.

(١٠) (R.A.F.) : Royal Air Force.

(١١) (U.S.N.): United States Navy.

(١٢) (U.S.A.A.F.): United States Army Air Forces.

(١٣) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(١٤) إستخدمت المقاتلة «D.520» أيضاً خلال «الحرب العالمية الثانية» من قبل القوات الجوية الإيطالية والرومانية والبلغارية، بالإضافة إلى الوحدات الجوية التابعة لـ «قوات فرنسا الحرة».

(١٥) جاء في كتاب:

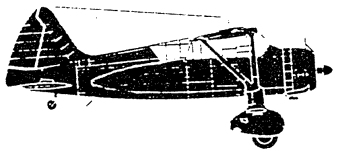
- «Les Forces Aériennes Françaises de 1939 a 1945 - Pierre Paquier et Autres - (Berger - Levrault) - Paris, 1949»,

أن النقيب الطيار «بيير لو غلون» الذي يحتل المرتبة الرابعة في القائمة التي تسلسل أبرز أبطال الطيران الفرنسي المقاتل في «الحرب العالمية الثانية» بحسب عدد الانتصارات الجوية المؤكدة التي حققها كل واحد منهم، قد لقي مصرعه بتاريخ ١١ أيلول ١٩٤٣ بعد أن تمكن من تسجيل (٢١) انتصاراً جوياً: (١٨) انتصاراً مؤكداً و(٣) انتصارات محتملة.

غلين ب. بافوزيت

الصديقة الرائعة

مهداة إلى الرائعة: «R.M.»



المصـــدر

- «More World War II Aircraft in Combat» - Glenn B.Bavousett - Arco - New York, 1981.

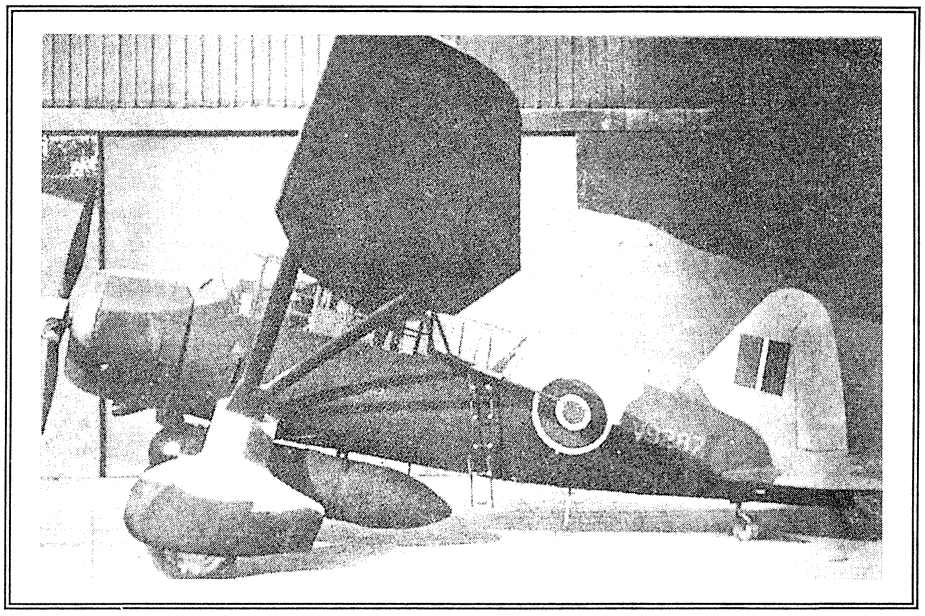
- «Westland Lysander», PP. 19 - 21.

«ليزي ...إنها صديقة جندي المشاة». تصور هذه العبارة الآسرة تصويراً مناسباً تماماً، الفائدة المرجوة من الطائرة البريطانية «ويستلاند لايساندر، Westland Lysander» المتعددة الاستعمالات، والتي عرفت أيضاً بالاسم: «ليزي، Lizzie».

تم تصميم الطائرة «لايساندر» إستناداً إلى تطوير مواصفات عتيقة وتكييفها من أجل الحصول على طائرة معاونة للقوات البرية، وهي فكرة مماثلة لتلك التي ولدت فئة طائرات الرصد المتساوية في عتق المواصفات لدى سلاح الجيش الأميركي الجوي (U.S.A.A.C.) [١]، والمستخدمة من أجل تنفيذ مهام في الخطوط الأمامية. وكانت الطائرة «لايساندر» من نواحٍ متعددة، شبيهة إلى حد بعيد بنظيرتيها: الأميركية «كورتيس O-52 آول، Curtiss O-52 Owl»، والألمانية «هينشل Henschel Hs - 126».

كانت إمكانية العمل من مهابط وعرة في المناطق الأمامية، هي الفيصل في عملية التصميم التي تطلبت أن تكون الطائرة «لايساندر» قادرة على أداء عدد وافر من المهام. أما القدرة على تنفيذ الإقلاع والهبوط القصيرين (S.T.O.L.)[٢] ، فكانت في أعلى قائمة الشروط المطلوب توفرها في الطائرة المذكورة، وقد تمكن مهندسو شركة «ويستلاند» من تنفيذ هذا الشرط بوساطة الجناحين المديدي الباع والعاليي الرفع، واللذين تمتعا بشكل تصميمي نادر أصبح واحداً من معالم «ليزي» الجسدية الأكثر وضوحاً.

كانت الطائرة «لايساندر»، كطائرة معاونة للقوات البرية، مصممة لكي تأخذ على عاتقها تنفيذ مهام الاستطلاع التكتيكي وتوجيه رمايات المدفعية وإسقاط الرسائل ونقل الإمدادات الملحة إلى الخطوط الأمامية، بالإضافة إلى القيام بتنفيذ مهام هجوم أرضي محدود. ومن أجل أغراض الهجوم الأرضي، تم تركيب رشاش واحد من طراز «براونينغ، Browning » عيار (٠,٣٠٣) بوصة [(٧,٧)مم] في الغطاء الواقي الضخم لكل عجلة من عجلتي الطائرة الرئيسيتين، هذان الغطاءان الواقيان الضخمان للعجلتين الرئيسيتين أصبحا العلامة المميزة الثانية التي تشير بوضوح إلى أن الطائرة المشاهدة هي: «ليزي». وبالإضافة إلى ذلك، تم تركيب جناحين قصيرين ورقيقين على الغطائين الواقيين للعجلتين الرئيسيتين تمددت تحتهما حمالات لتستخدم في نقل حاويات الإمدادات أو حمل القنابل الصغيرة، فضلاً عن أنه كان باستطاعة الطائرة «لايساندر» أن تحمل قنابل من زنة (٤٠) رطلاً انكليزياً بوساطة حمالة قنابل صغيرة مركبة في أسفل مؤخرة الجسم [٣]. وهكذا نرى أن «ليزي» لم توجد دون بعض الأسنان.



الطائرة البريطانية المعاونة للقوات البرية «ويستلاند لايساندر» التي عرفت أيضاً بالاسم: «ليزي».

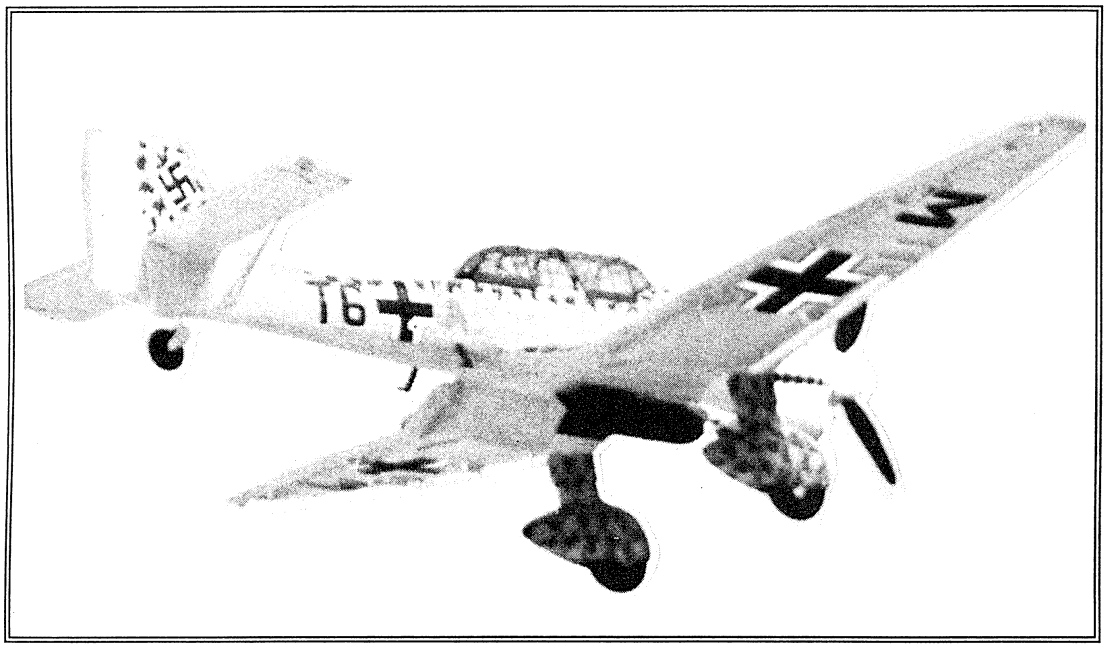
في شهر أيلول من عام ١٩٣٩، كانت هناك سبعة أسراب مجهزة بطائرات من طراز «لايساندر» في متناول القوى الجوية الملكية (R.A.F.)[٤] البريطانية. وقد رافقت أربعة من هذه الأسراب السبعة «القسم الجوي، Air Component» التابع للقوى الجوية المذكورة من «قوة الحملة البريطانية، British Expeditionary Force»، وذلك عندما مضت هذه القوة إلى «فرنسا». وفي «فرنسا»، شكلت الطائرات التابعة لتلك الأسراب الأربعة: «الجناح رقم ٥٠» المعاون للقوات البرية والذي مكث هناك من أجل تقديم الدعم الجوي للقوات الأرضية. وخلال شتاء (١٩٣٩ ـ ١٩٤٠) الهادئ، تم إلحاق سرب خامس من طائرات «لايساندر» بالأسراب الأربعة المذكورة آنفاً. وقد نفذت جميع هذه الأسراب الخمسة عملياتها الأولى، خلال الأيام الأولى من الحرب الخاطفة (Blitzkrieg) [٥] الألمانية ضد «فرنسا» و «بلجيكا» و «هولندا» في شهر أيار من عام ١٩٤٠.

عادة، كانت طائرة واحدة فقط من طائرات «لايساندر» تنطلق وحيدة في طلعة لتنفيذ مهمة استطلاع تكتيكي، لكن في بعض الأحيان عملت هذه الطائرات ضمن أزواج. ومهما يكن عدد طائرات «لايساندر»، فمن الطبيعي أنها سوف تصبح وجبة خفيفة بالنسبة لمقاتلات القوى الجوية (Luftwaffe)[٦] الألمانية إذا سقطت على نحو شنيع فريسة لها، وكثيراً ما وقع هذا. إلا أن طائرات «لايساندر» عاشت لحظاتها

من المجد، وذلك عندما كانت تنجح في التغلب على مهاجميها. ومع أن هذا الأمر الأخير لم يحدث كثيراً، لكنه حدث.

وفي الخامس عشر من شهر أيار عام ١٩٤٠، أنجزت (١٦) طائرة من طراز «لايساندر» تابعة لـ «السرب رقم ١٦» البريطاني، أعظم غارة منظمة سجلت من قبل هذا الطراز من الطائرات، وذلك عندما هاجمت قافلة ألمانية على مقربة من «كامبريه، Cambrai» في «فرنسا».

وفي اليوم الثاني والعشرين من شهر أيار عام ١٩٤٠، كان الملازم أول الطيار «آ. ف. دويدج، A.F.Doidge» وبصحبته رامي الرشاش المدعو «ويبورن، Webborn» على متن طائرة من طراز «لايساندر» تابعة لـ «السرب رقم ٢» البريطاني، في طريقهما إلى منطقة «ميرفيل، Merville» في «فرنسا» لتنفيذ مهمة



القاذفة الانقضاضية الألمانية «يونكرز يو - ٨٧ شتوكا»

استطلاع عندما التقيا مصادفة بقاذفة انقضاضية ألمانية من طراز «يونكرز يو - ٨٧ B شتوكا، Junkers Ju - 87 B Stuka»[٧]. وشرعت الطائرة الألمانية فوراً في القتال، لكن رامي الرشاش «ويبورن» تمكن من إسقاطها. وبعدئذ، أرسل الطيار «دويدج» نظره إلى الأمام والأسفل فأبصر طائرة ألمانية من طراز «هينشل Hs - 126»، وهي النظير المقابل لطائرته لدى الألمان. وانقض «دويدج» بطائرته فوراً لمهاجمة الطائرة الألمانية، ونتيجة صلية أرسلها من رشاشي طائرته الأماميين هوت الطائرة المذكورة وسط النيران المنبعثة منها حتى ارتطمت بالأرض واحترقت.

ويصور المشهد التالي، وضعاً قتالياً أكثر نموذجية بالنسبة للطائرة «لايساندر» طوال تلك الفترة: التاريخ هو اليوم السابع عشر من شهر أيار عام ١٩٤٠، والزمن هو الصباح الباكر من ذلك اليوم... كان الملازم ثان الطيار «ك.هـ. ديردن، C.H.Dearden» يقود طائرته «ليزي» التابعة أيضاً لـ «السرب رقم ٢» البريطاني في منطقة «كامبريه» في «فرنسا» عندما هوجم فجأة من قبل لا أقل من (٩) طائرات مقاتلة ألمانية من ذلك الطراز الضاري «ميسير شميت 109 - Messerschmitt Bf»، فأخذ الطيار «ديردن» في القيام بتنفيذ جميع عمليات التملص الممكنة بوساطة طائرته ذات القدرة العالية جداً على المناورة ... وعلى الرغم من أن لا أحد من الطيارين الألمان نجح في إرسال «ديردن» وسط النيران نحو الأرض، لكنهم أنزلوا بطائرته أضراراً كانت كافية لإرغامه في آخر الأمر على الهبوط... وفيما بعد، تم إحراق «ليزي» المتضررة إلى أبعد الحدود على الأرض، وذلك للحيلولة دون سقوطها في أيدي الألمان.

في اليوم الثاني والعشرين من شهر أيار عام ١٩٤٠، جلت الطائرات البريطانية الباقية من طراز «لايساندر» عن «فرنسا» ...وبعدئذ، عملت هذه الطائرات في أجواء «آميان، Amiens» و«بولونيا، Boulogne» و «كاليه، Calais» و «دانكيرك، Dunkirk» في «فرنسا»، مقدمة الدعم الجوي للقوات البرية الحليفة المتقهقرة عندما يتطلب الأمر ... وعندما أوقفت العمليات بالنسبة لطائرات «لايساندر» على ذلك المسرح في اليوم الثامن من شهر حزيران عام ١٩٤٠، كانت أسرابها الخمسة التي عملت هناك قد فقدت ما مجموعه (٣٠) طائرة.

وخلال «الحرب العالمية الثانية»، نفذت طواقم طائرات «لايساندر» أيضاً عمليات محدودة في أجواء صحارى «شمال افريقيا» و «إيريتريا» و «اليونان » و«مدغشقر»، وضد اليابانيين في «بورما» ... كما إنطلق طيارو «ليزي» في مهام ضد العصابات [الصهيونية] في «فلسطين»، وعلى حدود «الهند» الشمالية الغربية... وفي أواخر «الحرب العالمية الثانية»، إنطلقت «ليزي» من «إنكلترا» و«بورما» وحلقت بعيداً في عمليات ليلية سرية، وذلك من أجل إنزال عملاء سريين في المناطق الواقعة تحت سيطرة العدو.

«ليزي» ... لقد كنت سيدة رقيقة أنيقة، قوية وحازمة.

ملاحظة

اتخذ «الكاتب» من اسم الطائرة بطلة القصة وهو «ويستلاند لايساندر» عنواناً لها، أما العنوان: «الصديقة الرائعة» فهو من وضع «المترجم».

هوامش المترجم

(١) (U.S.A.A.C.) : United States Army Air Corps.

(٢) (S.T.O.L.) : Short Take - Off and Landing.

(٣) علاوة على ذلك، كانت الطائرة «لايساندر» ذات المقعدين المترادفين، مجهزة أيضاً برشاش واحد يستخدم من قبل الرامي القابع في المقعد الخلفي.

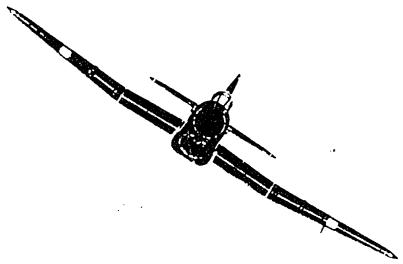
(٤) (R.A.F.) : Royal Air Force.

(٥) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(٦) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(٧) جميع القاذفات الانقضاضية الألمانية كان يطلق عليها الاسم: «شتوكا»، لكن الطائرة «يو ـ ٨٧» هي التي كانت الأكثر شهرة به.

غلين ب. بافوزيت



المقاتلة الدولية

المصـــدر

- «More World War II Aircraft in Combat» - Glenn B. Bavousett - Arco - New York, 1981.

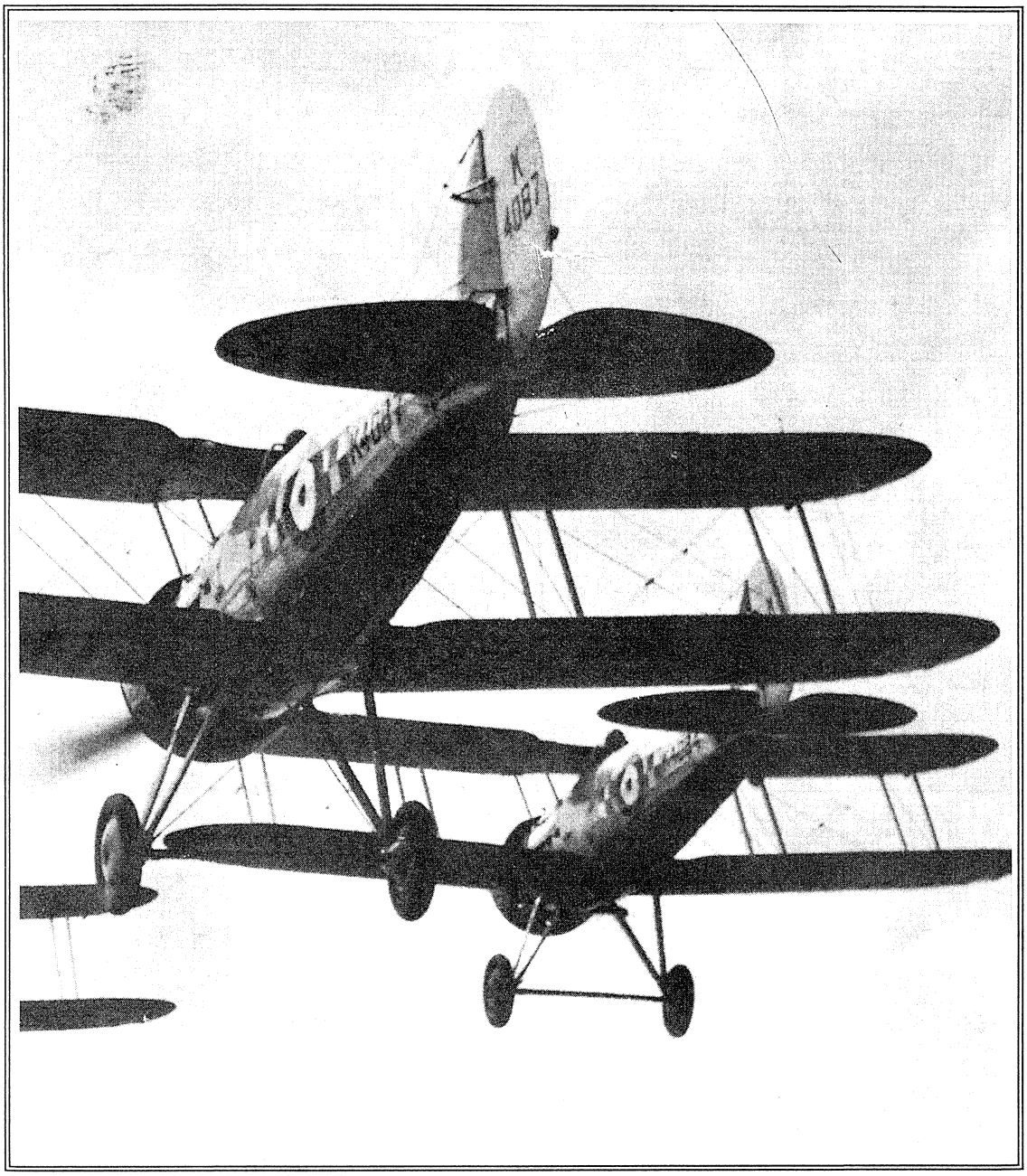
- «Gloster Gladiator», PP. 34 - 36.

كانت المقاتلة البريطانية «غلوستر غلاديتور، Gloster Gladiator» المعاصرة لعائلة [١] مقاتلة البحرية الأميريكية (U.S.N.) [٢] من طراز «غرومان Grumman F3F »، واحدة من المقاتلات الثنائية السطح التقليدية الأخيرة ... وقد خلدت الطائرة «غلاديتور، Gladiator» وترجمة إسمها إلى العربية: «المجالد»[٣]، من خلال قصة «إخلاص ورجاء ومحبة، Faith , Hope, and Charity» وهي أسماء حملتها ثلاث طائرات من طراز «غلاديتور» في تلك القصة.

صورت القصة المثيرة المذكورة أعلاه والتي انتشرت على نطاق واسع، ثلاثي المقاتلات من طراز «غلاديتور» الذي كان مكلفاً بالدفاع عن جزيرة «مالطا» إبان صعوده إلى السماء ليشتبك في قتال ضد حشود القاذفات الإيطالية المهاجمة، وأصبحت جزءاً من دعاية حربية مثيرة للإعجاب معدة للدفاع ضد استنزاف جزيرة مستهدفة... ولكن في الواقع، كانت إنجازات المقاتلات البريطانية المتمركزة في جزيرة «مالطا» من طراز «غلاديتور» محدودة جداً، ومع مرور الأيام أصبحت الغارات الجوية المعادية على الجزيرة المذكورة نادرة فعلاً، وفضلاً عن ذلك تم سريعاً تعزيز الدفاعات هناك بأعداد ملائمة من الطائرات المقاتلة البريطانية الأكثر فعالية من طراز «هوكر هوريكين، Hawker Hurricane»... وعلى الرغم من ذلك، احتلت المقاتلة البريطانية «غلوستر غلاديتور» مكانها في قاعة مشاهير الطيران.

في شهر تشرين الأول من عام ١٩٣٩، أي في بداية «الحرب العالمية الثانية»[٤].. كانت الطائرة المقاتلة الصغيرة الأنيقة من طراز «غلاديتور» لا تزال في الخدمة العملياتية في «بريطانيا» و «فرنسا»، وبإمكان زملاء المهنة فقط أن يتصوروا إلى أي حد أفعمت مشاعر طياريها بأسى شديد بالغ حالما أصبحوا حسني الإطلاع على الإمكانيات القتالية المرعبة للمقاتلات الألمانية من طراز «ميسيرشميت Messerschmitt Bf 109» المفعمة قوة .. فـ «المعجلات»[٥] موضوعة في مواجهة «الدبابات»، وقد حدثت في الواقع من قبل[٦].

خاض طيارو المقاتلات من طراز «غلاديتور» قتالاً جوياً عنيفاً وشاقاً في سماء «النروج» في عام ١٩٤٠، عاملين لبعض الوقت من سطح بحيرة متجمدة... لكن على مسرح العمليات في منطقة حوض «البحر الأبيض المتوسط»، حققت المقاتلة «غلاديتور» شهرتها وخلفت انطباعة قوية حقاً: لم تتحقق تلك الشهرة عملياً في الأجواء فوق جزيرة «مالطا»كما أشاعت قصة «إخلاص ورجاء ومحبة» السابق ذكرها، وإنما في سماء «اليونان» وفي الأجواء الحارة فوق الصحراء الملفوعة بأشعة الشمس في «شمال افريقيا»حيث صمدت الطائرة المقاتلة «غلاديتور» التي لا تعرف الاستسلام في مواقعها عندما كانت تشكل التجهيز الوحيد لوحدات القوى



جانب من تشكيلة من المقاتلات البريطانية من طراز «غلوستر غلاديتور».

الجوية الملكية (R.A.F.)[٧] البريطانية من المقاتلات خلال الشهور الأولى من القتال هناك حتى تمكنت بنات عمها المقاتلات الأقوى والأكثر تطوراً [٨] من الوصول، ومع ذلك لم تصل شهرة المقاتلة «غلاديتور» إلى الدرجة التي أوصلتها إليها تلك القصة ... كما انطلقت المقاتلات من طراز «غلاديتور» من فوق سطوح الطيران في حاملات الطائرات التابعة للبحرية الملكية (R.N.) [٩] البريطانية من أجل

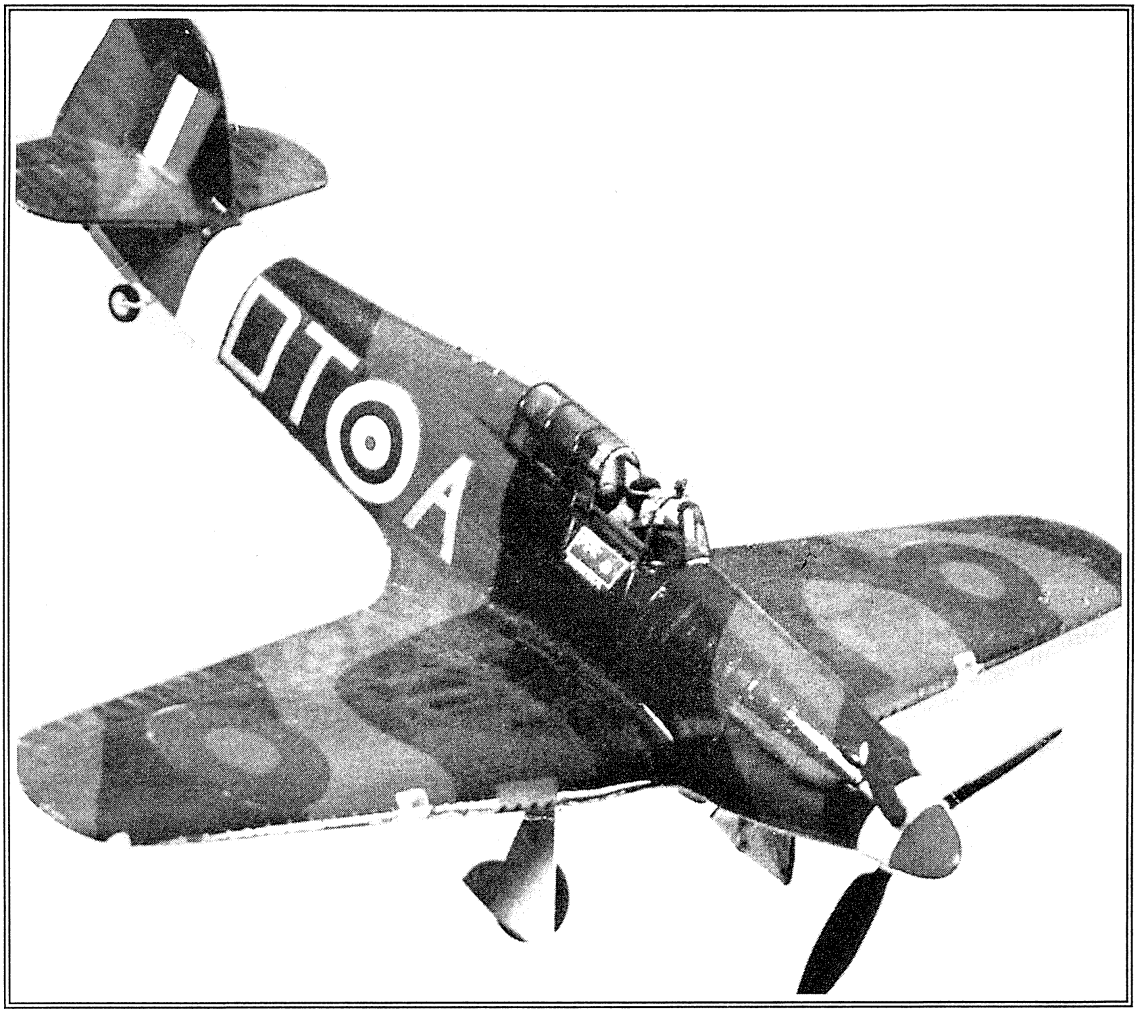
توفير حماية جوية لـ «أسطول البحر الأبيض المتوسط، Mediterranean Fleet» البريطاني خلال صيف عام ١٩٤٠، وهي مهمة أدتها الطائرة «غلاديتور» بنجاح كبير.

كانت الطائرات الألمانية متفوقة دائماً تفوقاً عظيماً على المقاتلة «غلاديتور» القديمة الطراز والتي كان طياروها يتوقون توقاً موجعاً إلى التورط في مباراة متكافئة كي يختبروا مرة واحدة وإلى الأبد جلادة طائرتهم وطيارها، وعرف أولئك الطيارون أن هناك مكاناً واحداً محتملاً فقط على وجه الأرض حيث يمكن إجراء ذلك الاختبار، إنه في السماء فوق «الصحراء الغربية» في «شمال افريقيا»... فإذا كانت المقاتلة «غلاديتور» ستخلف إنطباعة قوية، فسوف تكون في ذلك الموقع.

بتاريخ ٨ آب ١٩٤٠، صعدت من رمال الصحراء إلى السماء (١٤) مقاتلة ثنائية السطح من طراز «غلاديتور» من «السرب رقم ٨٠» التابع للقوى الجوية الملكية (R.A.F.) البريطانية، لتنتظم في تشكيل وتنطلق لتنفيذ إندفاعة قوية فوق المنطقة الإيطالية في وقت مبكر من مساء ذلك اليوم... لكن تلك الطائرات، لم تكن وحيدة في سماء الصحراء ... إذ كان هناك تشكيل مؤلف من (١٦) طائرة إيطالية من طراز «فيات C.R.42 فالكو، Fiat C.R.42 Falco » وهي مقاتلات ثنائية السطح أيضاً من «السرب رقم ٩، Gruppo 9» (١٠) و «السرب رقم ١٠، Gruppo 10» (١١) التابعين لـ «الفوج رقم ٤، Stormo 4» (١٢) في سلاح الجو (Regia Aeronautica)(١٣) الإيطالي، محلقة في السماء من أجل تقديم الحماية الجوية لطائرات استطلاع إيطالية ثنائية السطح من طراز «ميريديو نالي Ro.37 bis Meridionali» منطلقة في مهمة نحو الحد الأمامي.

والتقت القوتان المتعاديتان المذكورتان أعلاه في منطقة «الجوبي، El Gobi» الواقعة بالقرب من الحدود بين «مصر» و «ليبيا»، وتصادم التشكيلان المتكافئان تماماً بعنف ...إذاً، الاختبار الذي طال انتظاره قد بدأ... وعندما انتهى القتال الجوي العنيف الحافل بالتقلبات والدورانات، وانقشع الغبار وتبدد الدخان، كانت سبع مقاتلات إيطالية من طراز «C.R.42» قد أسقطت مقابل فقدان «السرب رقم ٨٠» البريطاني مقاتلتين من طراز «غلاديتور» ... لقد خلفت المقاتلة «غلاديتور» انطباعة قوية.

ادعت القوى الجوية الملكية (R.A.F.) البريطانية أنها قد حققت خلال المعركة الجوية



المقاتلة البريطانية «هوكر هوريكين»

المذكورة أعلاه: (٩) انتصارات جوية مؤكدة و(٦) انتصارات جوية محتملة، بينما ادعى الإيطاليون أنهم قد تمكنوا من إسقاط خمس من المقاتلات البريطانية من طراز «غلاديتور» ...وكان وسط طيارو القوى الجوية الملكية (R.A.F.) البريطانية المنتصرين في تلك المعركة، وهم بعض ممن كتب لهم أن يصبحوا في المستقبل من أبطال الطيران البريطاني المقاتل، النقيب الطيار «م.ت. باتل، M. T.Pattle» الذي سوف ينظر إليه فيما بعد بوصفه: الطيار صاحب العدد الأكبر من الانتصارات الجوية في القوى الجوية الملكية (R.A.F.) البريطانية خلال «الحرب العالمية الثانية»، حيث يعتقد أن الطيار «باتل» قد تمكن من إيصال مجموع انتصاراته الجوية إلى الخمسين انتصاراً قبل موته المبكر في «اليونان» في عام ١٩٤١ (١٤).

لم تكن القوى الجوية الملكية (R.A.F.) البريطانية المستخدم الوحيد للطائرة المقاتلة «غلوستر غلاديتور» ذات المقعد الواحد والمحرك الواحد المكبسي والثنائية السطح، إنما استخدمتها أيضاً قوات جوية كثيرة أخرى ... لقد خدمت المقاتلة «غلاديتور» لدى : «جنوب افريقيا» و «النرويج» و «فنلندا» و «بلجيكا» و «اليونان» و «لاتفيا» و «البرتغال» و «مصر» و «العراق» و «إيرلندا» و«السويد» و «ليتوانيا» و «الصين» و «أوستراليا» ... وبالإضافة إلى ما مر ذكره من مواقع خاضت فيها المقاتلة «غلاديتور» المعارك الجوية، فقد شوهدت أيضاً في أجواء «الصين» في أواخر الثلاثينات إبان كفاحها الوطني ضد اليابانيين، كما أرسلت «السويد» في أواخر عام ١٩٣٩ وحدة متطوعة مجهزة بالمقاتلات من طراز «غلاديتور» لمساعدة الفنلنديين في حربهم الشتائية ضد «الاتحاد السوفييتي».

لقد كانت الطائرة «غلاديتور» في الواقع، مقاتلة دولية حقيقية.

ملاحظة

اتخذ «الكاتب» من اسم الطائرة بطلة القصة وهو «غلوستر غلاديتور» عنواناً لها، أما العنوان: «المقاتلة الدولية» فهو من وضع «المترجم».

هوامش المترجم

(١) «عائلة الطائرة»: مجموعة نماذجها.

(٢) (U.S.N.): United States Navy.

(٣) «المجالد» : شخص، وبخاصة عبد أو أسير، يقاتل حتى الموت لإمتاع الناس في «روما» القديمة.

(٤) بدأت «الحرب العالمية الثانية» بتاريخ ١ أيلول ١٩٣٩، عندما شنت «القوات المسلحة الألمانية» هجومها على «بولونيا».

(٥) مفردها «المعجلة، Chariot» وهي : مركبة حربية قديمة ذات عجلتين تجرها الخيل، كانت تستخدم أيضاً في المواكب والسباقات.

(٦) يقصد «الكاتب» ما جرى خلال الحملة الألمانية على «بولونيا» في شهر أيلول من عام ١٩٣٩، عندما واجه الطيارون البولونيون المقاتلة الألمانية «ميسيرشميت Bf 109» بمقاتلاتهم القديمة الطراز «P.Z.L. P - 11».

(٧) (R.A.F.): Royal Air Force.

(٨) يقصد «الكاتب» المقاتلات البريطانية من طراز «هوكر هوريكين».

(٩) (R.N.): Royal Navy.

(١٠) بالإيطالية في الأصل الإنكليزي.

(١١) بالإيطالية في الأصل الإنكليزي.

(١٢) بالإيطالية في الأصل الإنكليزي.

(١٣) بالإيطالية في الأصل الإنكليزي.

(١٤) جاء في كتاب:

- « Guinness Book of Records, 1982 Edition - 28 th edition - Guinness - U.K., 1981»,

حول أبرز أبطال الطيران البريطاني المقاتل في «الحرب العالمية الثانية» ما يلي:

بطل أبطال الطيران المقاتل البريطانيين، صاحب العدد الأكبر من الانتصارات الجوية بينهم، هو : المقدم الطيار البريطاني «جيمس إدغار جونسون، James Edgar Johnson» الذي دمّر (٣٨) طائرة ألمانية وخرج من الحرب سالماً.

وصاحب العدد الأكبر من النجاحات في مواجهة القنابل الطائرة الألمانية من طراز «V - 1»*، هو : الرائد الطيار البريطاني «جوزيف بيري، Joseph Berry» الذي أسقط (٦٠) قنبلة طائرة من طراز «V - 1» خلال (٤) شهور. ولد الطيار «بيري» في مدينة «نوتينغهام، Nottingham» في «إنكلترا» في عام ١٩٢٠، ولقي مصرعه بتاريخ ٢ تشرين الأول ١٩٤٤.

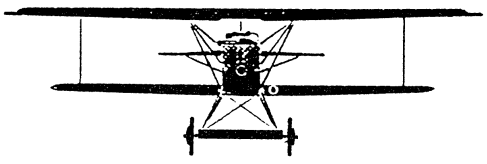
أما طيار المقاتلات الأكثر نجاحاً في القوى الجوية الملكية (R.A.F.) البريطانية خلال «الحرب العالمية الثانية»، فهو: الرائد الطيار «مارماديوك توماس سانت جون باتل، Marmaduke Thomas St.John Pattle» من «جنوب افريقيا» والذي تمكن من إسقاط (٤٠) طائرة على الأقل.

---

* «V - 1» : تسمية جهاز الدعاية النازية للقنبلة الطائرة الألمانية «فيزلر في ـ ١٠٣، Fieseler Fi - 103» والتي تعني : «سلاح الثأر رقم ١»، حيث الحرف «V» في الرمز «V -1» هو الحرف الأول من العبارة الألمانية «Vergeltungswaffe» أي : «سلاح الثأر».

غلين ب. بافوزيت

بين البحر والسماء



المصـــدر

- «More World War II Aircraft in Combat» - Glenn B. Bavousett - Arco - New York , 1981.

- «Focke - Wulf F.W. 200 Condor» , PP. 121 - 123.

«يجب مهاجمة طائرات / فوكيه ـ فولف، Focke - Wulf /[1] والقاذفات الأخرى المستخدمة ضد ملاحتنا البحرية في الجو وفي ملاجئها»... إنه نص الأمر الذي أصدره السير «وينستون تشرتشل، Winston Churchill» (١٨٧٤ ـ ١٩٦٥) رئيس وزراء «بريطانيا» إلى قواته المحاربة بتاريخ ٦ آذار ١٩٤١ ... لكن الأوان بالنسبة لإنقاذ السفينة التي تحمل اسم: «امبراطورة بريطانيا، Empress of Britain» كان قد فات.

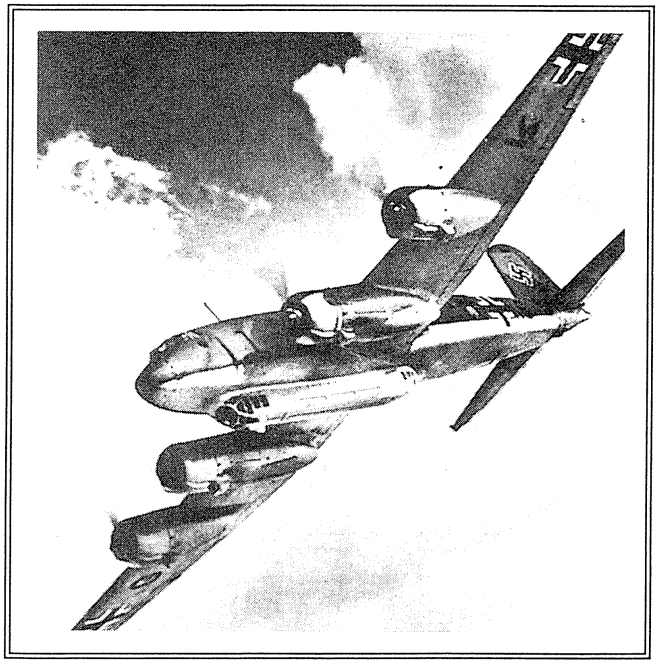
بتاريخ ٢٧ أيار ١٩٣١، انزلقت واحدة من السفن الأكثر فخامة في زمانها من فوق مسند بنائها نحو المياه في «ساوثا مبتون، Southampton» بجنوب «إنكلترا»، وقد أحسن «أمير ويلز، Prince of Wales» الذي أصبح فيما بعد «الملك إدوارد الثامن، King Edward VIII» [2] وفادة تلك السفينة التي تحمل اسم: «امبراطورة بريطانيا» وذلك عن طريق تحطيم زجاجة من «الشمبانيا» على مقدمتها، والجدير بالذكر أن السفينة المذكورة كانت ثاني سفينة حملت ذلك الاسم.

خلال الرحلة البكر للسفينة «امبراطورة بريطانيا» نقلت «ماري بيكفورد، Mary Pickford» و «دوغلاس فيربانكس، Douglas Fairbanks» [3] وسط ركابها البارزين، وكانت السفينة الأضخم والأكثر ترفاً بين السفن التي دخلت الخدمة لدى شركة «Canadian Pacific Line» حتى ذلك الوقت، وأول عابرة محيطات تجهز بهاتف لاسلكي يصلها بالشاطئ. ومن بين الميزات البارزة الكثيرة الأخرى التي تمتعت بها هذه السفينة البالغ وزنها (٤٢٠٠٠) طن احتواؤها على ملعب «تنس» ذي ساحتي لعب كاملتي الأبعاد، وملعب «اسكواش»، وحوض سباحة مغلق مهيب بالإضافة إلى حوض سباحة آخر مكشوف وأصغر حجماً على ظهرها، وصالة ألعاب رياضية كاملة التجهيزات، وحمامات تركية [4]، وغيرها كثير ... لقد كانت «امبراطورة بريطانيا» في الواقع سفينة رائعة جداً حقاً، وقد أبحرت في رحلات حول العالم على غرار سفينتي يومنا هذا [5] : «QE II» و « روتيردام، Rotterdam».

في شهر تموز من عام ١٩٣٧، أخذ مصمم الطائرات الألماني «كورت تانك، Kurt Tank» ـ الذي سوف يبدأ قريباً بتصميم الطائرة المقاتلة الألمانية العظيمة «فوكيه ـ فولف F.W. 190» ـ مكانه خلف أجهزة القيادة في طائرته الجديدة وهي طائرة الخطوط الجوية «فوكيه ـ فولف F.W.200» التي تتسع لـ (٢٦) راكباً وذلك خلال تحليقها الأول، وكان مسروراً بنتائج براعته الهندسية.

دخلت طائرة الخطوط الجوية ذات المحركات المكبسية الأربعة «فوكيه ـ فولف F. W. 200» التي عرفت أيضاً بالاسم: «كوندور، Condor» الخدمة في الأصل

كطائرة نقل مدنية لدى شركة «الخطوط الجوية الألمانية، Deutsche Lufthansa» [٦] وذلك على غرار الطائرتين الألمانيتين: «دورنير دو ـ ١٧، Dornier Do - 17» و«هاينكل هي ـ ١١١، Heinkel He - 111»، وعملت أيضاً بشكل مثير للإعجاب خلال تنفيذها لتحليقات من «برلين» إلى «نيويورك» وبالعكس ومن «برلين» إلى «طوكيو». لكن عملية تصميم طائرات مدنية بنية استخدامها في المهام الحربية، كانت عبارة عن خدعة لجأ النازيون إليها من أجل تجنب قيود «معاهدة فيرساي، Treaty of Versailles» [٧] التي حرمت «ألمانيا» من إعادة التسليح، تلك المعاهدة



طائرة ألمانية بعيدة المدى من طراز «فوكيه ـــ فولف F.W.200C كوندور». إبان «معركة المحيط الأطلسي» في «الحرب العالمية الثانية»، قادت طائرات الـ «كوندور» الغواصات الألمانية (U-boats) بحثاً عن القوافل البحرية الحليفة، كما تمكنت بنفسها من شن هجمات ثقيلة.

التي أنهت «الحرب العالمية الأولى» وسعت إلى منع «ألمانيا» من أن تصبح في أي وقت مصدر تهديد ثانية لكنها أخفقت على نحو بيّن [٨].

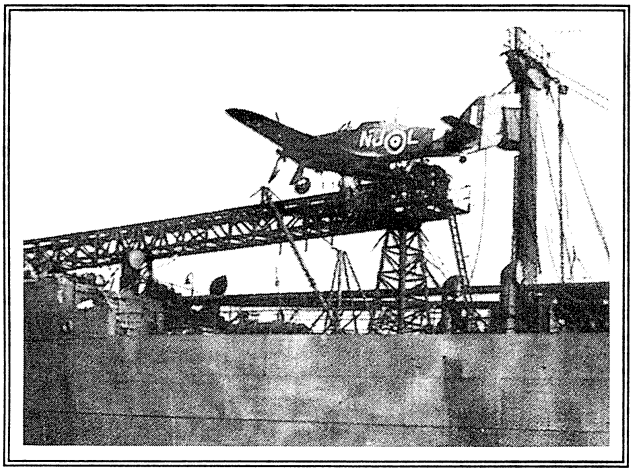
في عام ١٩٣٩، تلقت السفينة «امبراطورة بريطانيا» كما تلقت الطائرة «كوندور» مهمة جديدة ... لقد مضتا سوية إلى القتال، حيث تم تحويل عابرة المحيطات إلى سفينة نقل جنود بينما أصبحت طائرة الخطوط الجوية طائرة قاذفة.

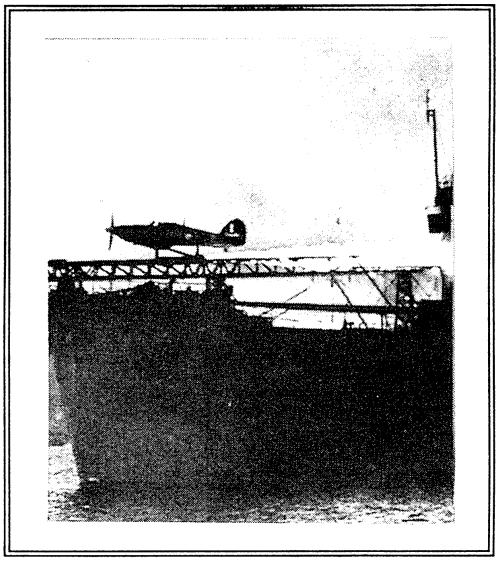
ففي «ألمانيا»، طلب إلى المقدم الجوي «إدغار بيترسون، Edgar Peterson» من مرتبات القوى الجوية (Luftwaffe)[٩] الألمانية انتقاء قاذفة دوريات بحرية مناسبة بعيدة المدى وتشكيل سرب (Staffel) [١٠] منها، فاختار الطائرة «كوندور» وأتم تشكيل السرب المذكور آنفاً بتاريخ ١ تشرين الأول ١٩٣٩. وفي أوائل عام ١٩٤٠، أصبحت وحدة «بيترسون» تعرف باسم: السرب (Staffel)[١١] الأول من «جناح

الطائرات الضاربة الأربعين، «Kampfgeschwader 40» [(KG 40)][١٢]، وعلى الرغم من أن المهمة الرئيسية للطائرة «F.W.200 كوندور» كانت البحث عن السفن البريطانية وتدميرها، فقد اشتركت في العمليات الحربية لأول مرة عندما قامت بنقل مواد التموين إلى حامية منعزلة إبان الحملة النرويجية في النصف الأول من عام ١٩٤٠.

وفي شهر تموز من عام ١٩٤٠، كان سرب (Staffel)[١٤] طائرات الـ«كوندور» المذكور أعلاه قد نما ليصبح ملاكه ملاك فوج أضيف إليه فيما بعد فوجاً ثانياً. وجدير بالذكر أن جميع طائرات الـ «كوندور» التابعة لجناح الطائرات الضاربة الأربعين (KG 40) في «القوى الجوية الألمانية»، قد حملت على كل جانب من جانبيها وإلى الخلف قليلاً من حجرة الطيار العلامة المميزة لتلك الوحدة، وكانت عبارة عن: رسم يمثل الكرة الأرضية مع حلقة تحيط بها. هذا فضلاً عن اتخاذ كل

تسليح السفن التجارية البريطانية بالطائرات





قام البريطانيون إبان «معركة المحيط الأطلسي» في «الحرب العالمية الثانية» بتزويد سفن تجارية بمنشآت ارتجالية لجنق الطائرات وهي السفن التي عرفت باسم: «السفن التجارية الجاتقة للطائرات، «Catapult - Aircraft Merchantmen» [أو: (C.A.M. - Ships)]، كما قاموا بتعديل سفن تجارية أخرى وذلك عن طريق نزع جميع الإشاءات العلوية في كل سفينة من تلك السفن واستبدالها بسطح طيران قصير. ومن تلك السفن، تمكنت مقاتلات بريطانية معدلة من طراز «هوكر هوريكين» من الانطلاق

لمراقبة الطائرات الألمانية من طراز «فوكيه ـ فولف F.W. 200 كوندور» أو مهاجمتها إذا وقعت ضمن مدى عمل تلك المقاتلات.

في الصورة اليمنى، تبدو مقاتلة بريطانية من طراز «هوريكين» على المجنقة في «سفينة تجارية جانقة للطائرات، Catapult - Aircraft Merchantman» [أو: (C.A.M. - Ship)]. لكن لم يكن بإمكان المقاتلات المنطلقة من «السفن التجارية الجانقة للطائرات» الهبوط على متن تلك السفن بعد تنفيذ مهامها، إنما تعين على طياري تلك المقاتلات الهبوط بها هبوطاً اضطرارياً فوق سطح الماء وذلك على أمل أن ينتشلوا من قبل السفن الحليفة العابرة. كانت مهمة أولئك الطيارين في الأحوال الجوية النموذجية في «المحيط الأطلسي» مهمة لا يحسدون عليها أبداً، فكيف إذا عملت القوافل البحرية الحليفة عالياً داخل المنطقة القطبية الشمالية ـ وكثيراً ما حدث هذا ـ حيث كان أمراً عادياً أن يتجمد الطيار حتى الموت قبل أن يتمكن «الحلفاء» من التقاطه.

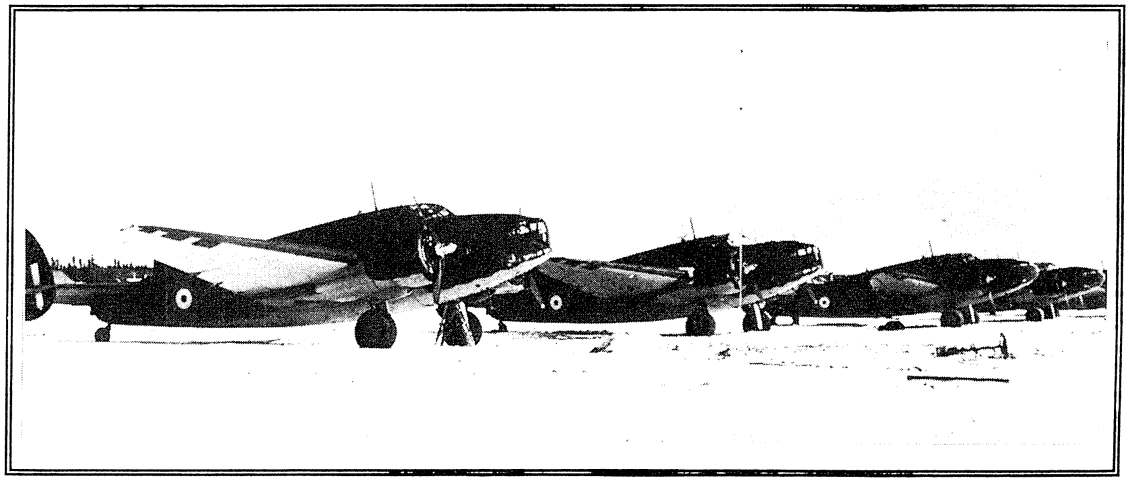
وفي الصورة اليسرى، تبدو مقاتلة بريطانية من طراز «هوريكين» وهي تجنق من قبل «سفينة تجارية جانقة للطائرات». لقد كان التسارع الموفر للطائرة من قبل المجنقة الصاروخية في «السفن التجارية الجانقة للطائرات» عالياً جداً، لدرجة أن الاختبارات والتدريبات الأولى على ذلك الابتكار قد أمكن تنفيذها والسفن الجانقة في حالة الرسو وكانت الطائرات تهبط بعد الانطلاق على الشاطئ.

المصـــــدر

- «HISTORY OF AVIATION» - Vol.3,Part 50, PP.(792 - 795) - New English Library - London , 1970 - 1971.

طائرة من الطائرات المذكورة آنفاً، اسم نجم أو كوكب يختلف عن الآخر كتب على مقدمتها.

بتاريخ ٢٦ تشرين الأول ١٩٤٠، وعلى بعد سبعين ميلاً من الساحل الشمالي الغربي لـ «إيرلندا»، التقت السفينة «امبراطورة بريطانيا» مع طائرة من طراز «F.W.200 كوندور» ... كان النقيب الطيار الألماني «بيرنهارد يوبيه، Bernhard Jope» يقوم بتنفيذ مهمته الأولى لصالح جناح الطائرات الضاربة الأربعين (KG 40) عندما اكتشف موقع سفينة نقل الجنود، تلك «الامبراطورة» [١٥] الفقيرة بوسائط الدفاع الجوي إن تمتعت بوجودها على متنها، فجاءها النقيب «يوبيه» بطائرته من طراز «F.W.200» على ارتفاع منخفض جداً فوق الماء ... لم يكن جهاز تسديد القنابل في الطائرة «كوندور» فعالاً في حالة استخدامه على ارتفاع منخفض، إلا أن جهاز إسقاط القنابل في الطائرة المذكورة كان معداً لإسقاط القنابل الخمسة من زنة (٥٥٠) رطلاً انكليزياً [١٦] بفاصل مسافة قدره (٨) ياردات [١٧] بين القنبلة والأخرى... وهكذا، أصابت قنبلتان من تلك القنابل الخمسة الهدف بإحكام، وخلّف النقيب «يوبيه» وراءه «الامبراطورة» [١٨] الباعثة على الفخر فيما مضى مقعدة ومشتعلة.



صف من الطائرات الأميركية من طراز «لوكهيد هدسون، Lockheed Hudson» التي استخدمها البريطانيون إبان «معركة المحيط الأطلسي» في «الحرب العالمية الثانية»، وقدمت لهم خدمات جليلة خلال تنفيذها لمهام الاستطلاع البحري والصراع ضد الغواصات.

وبعد يومين (٢٨ تشرين الأول ١٩٤٠).. وبينما كانت السفينة «امبراطورة بريطانيا» مقطورة من قبل مدمرة بولونية .. ضربت بوساطة الطوربيد وأغرقت من قبل الغواصة الألمانية «U-32».

وأصبحت التكتيكات المستخدمة من قبل النقيب الطيار «بيرنهارد يوبيه» في الهجوم على السفن، تستعمل بفعالية من قبل سائر طياري جناح (Geschwader)[١٩] الطائرات الضاربة الأربعين (KG 40) ...وخلال الربع الأول من عام ١٩٤١، تمكنت طائرات الـ «كوندور» التابعة لجناح الطائرات الضاربة المذكور آنفاً من إغراق (٨٨) سفينة بلغ مجموع أوزانها (٣٩٠٠٠٠) طن ... إنه إنجاز تم تحقيقه من قبل ثمانية طائرات لا أكثر من طراز «F.W.200»، هي أقصى ما استطاع حشده جناح الطائرات ذاك من قاذفات «كوندور» في أي وقت مضى.

لكن البريطانيين ما كانوا مغفلين .. فسرعان ما قاموا بتسليح سفنهم التجارية[٢٠] .. وانقضى عهد المهمة السهلة بالنسبة للقاذفات الألمانية.

ملاحظة

اتخذ «الكاتب» من اسم الطائرة بطلة القصة وهو «فوكيه ـ فولف F.W.200 كوندور» عنواناً لها، أما العنوان: «بين البحر والسماء» فهو من وضع «المترجم».

هوامش المترجم

(١) الطائرة المقصودة في ذلك الأمر هي: القاذفة «فوكيه ـ فولف F.W. 200 كوندور»، إلا أن «تشرتشل» لم يسجل في نص أمره ذاك من الاسم الكامل للطائرة المقصودة سوى الاسم الرئيسي للشركة الصانعة: «فوكيه ـ فولف».

(٢) الملك «إدوارد الثامن» (١٨٩٤ ـ ١٩٧٢): ملك «بريطانيا وإيرلندا» (٢٠ كانون الثاني ١٩٣٦ ـ ١٠ كانون الأول ١٩٣٦)، أكره على التنازل عن العرش بعد أن أعلن اعتزامه الزواج من سيدة أمريكية مطلقة، وأخذ لقب «دوق ويندسور».

(٣) الكندية «ماري بيكفورد» (١٨٩٣ ـ ١٩٧٩) والأميريكي «دوغلاس فيربانكس» (١٨٨٣ ـ ١٩٣٩): نجمان من أبرز نجوم «السينما» آنذاك.

(٤) الحمام التركي (Turkish bath): حمام يوضع فيه المستحم في حجرة محماة حتى يأخذ في التعرق ثم يدلك جسمه ويغسل.

(٥) نشرت تلك السطور باللغة الإنكليزية في عام ١٩٨١.

(٦) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(٧) «معاهدة فيرساي»: هي المعاهدة التي فرضت على «ألمانيا» إثر هزيمتها في «الحرب العالمية الأولى»، تم توقيعها بتاريخ ٢٨ حزيران ١٩١٩ بين «فرنسا وحلفائها» من جهة و «ألمانيا» من جهة ثانية، وذلك في مدينة «فيرساي» الواقعة على بعد (٢٣) كم جنوب غربي العاصمة الفرنسية «باريس».

(٨) جاءت «الحرب العالمية الثانية» نتيجة للتناقضات الحادة بين تجمعين من الدول: «الولايات المتحدة الأميريكية ـ بريطانيا ـ فرنسا» من جهة و «ألمانيا ـ إيطاليا ـ اليابان» من جهة أخرى، فضلاً عن التناقض الرئيسي بين تلك الدول و «الاتحاد السوفييتي». من هنا، لعبت كل من: «فرنسا» و «بريطانيا» و «الولايات المتحدة الأميركية» دوراً كبيراً في بعث القوة العسكرية الألمانية من جديد على الرغم من «معاهدة فيرساي» التي كانوا قد فرضوها بأنفسهم على «ألمانيا»، وذلك من أجل محاربة «الاتحاد السوفييتي» بأيدي منافسيهم آملين القضاء عليه وفي الوقت نفسه إضعاف أولئك المنافسين.

(٩) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(١٠) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(١١) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(١٢) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(١٣) (KG): Kampfgeschwader. - بالألمانية -

(١٤) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(١٥) يقصد «الكاتب» السفينة «امبراطورة بريطانيا».

(١٦) الرطل الإنكليزي (Pound): وحدة لقياس الوزن تعادل (٤٥٣) غراماً تقريباً.

(١٧) اليارد (Yard): وحدة لقياس الطول تعادل (٣) أقدام أو (٩١,٤٤) سنتيمتراً.

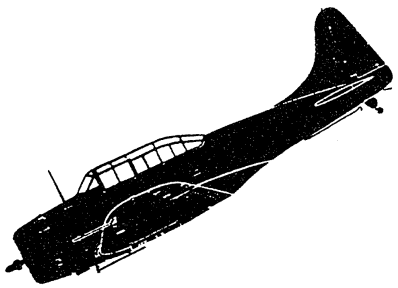
(١٨) راجع الهامش رقم (١٥).

(١٩) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(٢٠) راجع اللوحة المرفقة بالقصة.

غلين ب. بافوزيت

عملية بالدينونة



المصـــدر

- «More World War II Aircraft in Combat» - Glenn B. Bavousett - Arco - New York, 1981.

- «Fairey Swordfish», PP. 28 - 30.

في عام ١٩٤٠، بدا أن «الأسطول الإيطالي» يشكل تهديداً خطيراً على «البحرية الملكية، R.N.» (١) البريطانية في «البحر الأبيض المتوسط»، وعلى أمن القوات البريطانية في «مصر» وجزيرتي: «مالطا» و «قبرص». ولكن جاء شهر تشرين الثاني من ذلك العام، وقد مرت خمسة شهور تقريباً على دخول «إيطاليا» الحرب العالمية الثانية (٢)، والأسطول الحربي الإيطالي الرئيسي لا يزال يحجم عن الالتحام بقتال في عرض البحر؛ بينما كان «أسطول البحر الأبيض المتوسط البريطاني، British Mediterranean Fleet» يفعل أكثر من المطلوب إليه بكثير، وذلك بوساطة طائراته المحمولة بحراً التي هاجمت القواعد الإيطالية في «بحر إيجه» وفي «ليبيا»، في حين خفرت سفن السطح التابعة له قوافل الذخائر والأعتدة الحربية إلى جزيرة «مالطا» ومدينة «الاسكندرية» وأغارت على القوافل الإيطالية.

في شهر أيلول من عام ١٩٤٠، وصلت إلى الأسطول البريطاني المذكور أعلاه حاملة طائرات مصفحة جديدة هي: حاملة الطائرات البريطانية (سفينة صاحب الجلالة ، H.M.S.)(٣) التي تحمل الاسم: «إيلاستريوس، Illustrious»، وخصصت من أجل هجوم سيتم تنظيمه ضد الأسطول الإيطالي الرئيسي المتمركز في «تارانتو، Taranto» بجنوب «إيطاليا» أطلق عليه الاسم الرمزي: «عملية الدينونة، Operation Judgement».

كانت «عملية الدينونة» ستنفذ بوساطة حاملتي طائرات، لكن حاملة الطائرات البريطانية التي تحمل الاسم : «إيغل، Eagle» أصبحت في اللحظة الأخيرة غير صالحة للخدمة، وذلك بسبب الأضرار التي لحقت بأنابيب وقودها من جراء الارتجاجات الناجمة عن رمايات قريبة جداً نفذتها قاذفات إيطالية غازية. بعدئذ، وردت أخبار في أوائل شهر تشرين الثاني من عام ١٩٤٠ تفيد بأن البوارج الإيطالية الستة جميعها راسية في الميناء، وبالتالي يجب أن ينفذ الهجوم في الحال.

لم تكن القوة الضاربة لحاملة الطائرات البريطانية «إيلاستريوس» ضخمة، فقد حملت الحاملة المذكورة (١٨) قاذفة طوربيد من طراز «فيري سووردفيش، Fairey Swordfish» تابعة لـ «السرب رقم ٨١٥ » و «السرب رقم ٨١٩» البريطانيين، بالإضافة إلى (١٥) مقاتلة من طراز «فيري فولمار، Fairey Fulmar» تابعة لـ «السرب رقم ٨٠٦» البريطاني من أجل الدفاع؛ وبينما كانت حاملة الطائرات «إيلاستريوس» تشق طريقها نحو الهدف مع البوارج والطرادات والمدمرات التابعة للأسطول البريطاني، كانت أربع طائرات إضافية من طراز «سووردفيش» ومقاتلتان من طراز «سي غلاديتور، Sea Gladiator» وجميعها من «السرب رقم ٨١٣» البريطاني التابع لحاملة الطائرات البريطانية «إيغل»، تحلق على مقربة من القوة البحرية المذكورة آنفاً.(٤)

قاذفتان أميريكيتان من طراز «مارتين ميريلاند، Martin Maryland». استخدم البريطانيون القاذفات الأميريكية من طراز «ميريلاند» في «شمال افريقيا» خلال «الحرب العالمية الثانية»، وكانت العملية الأكثر شهرة لتلك القاذفات هي: عملية استطلاع للأسطول الإيطالي المتمركز في مرفأ «تارانتو» بجنوب «إيطاليا» قبل الهجوم المدمر الذي شنه سلاح الجو البحري (F.A.A.) البريطاني بوساطة طائرات بريطانية ثنائية السطح من طراز «سوردفيش» على ذلك الأسطول في ليلة ١١ ـ ١٢ تشرين الثاني ١٩٤٠ إبان «عملية الدينونة».

اكتشف الأسطول البريطاني وقصف كثيراً من قبل الإيطاليين قبل أن ينفذ هجومه، ومع ذلك بقي الأسطول الإيطالي راسياً في الميناء ولم يتخذ إلا القليل من الاحتياطات الإضافية متهيئاً لمواجهة البريطانيين المقتربين، وهكذا ارتكب الإيطاليون خطأ لا يغتفر في تقدير الموقف سوف تدفع «إيطاليا» ثمنه باهظاً.

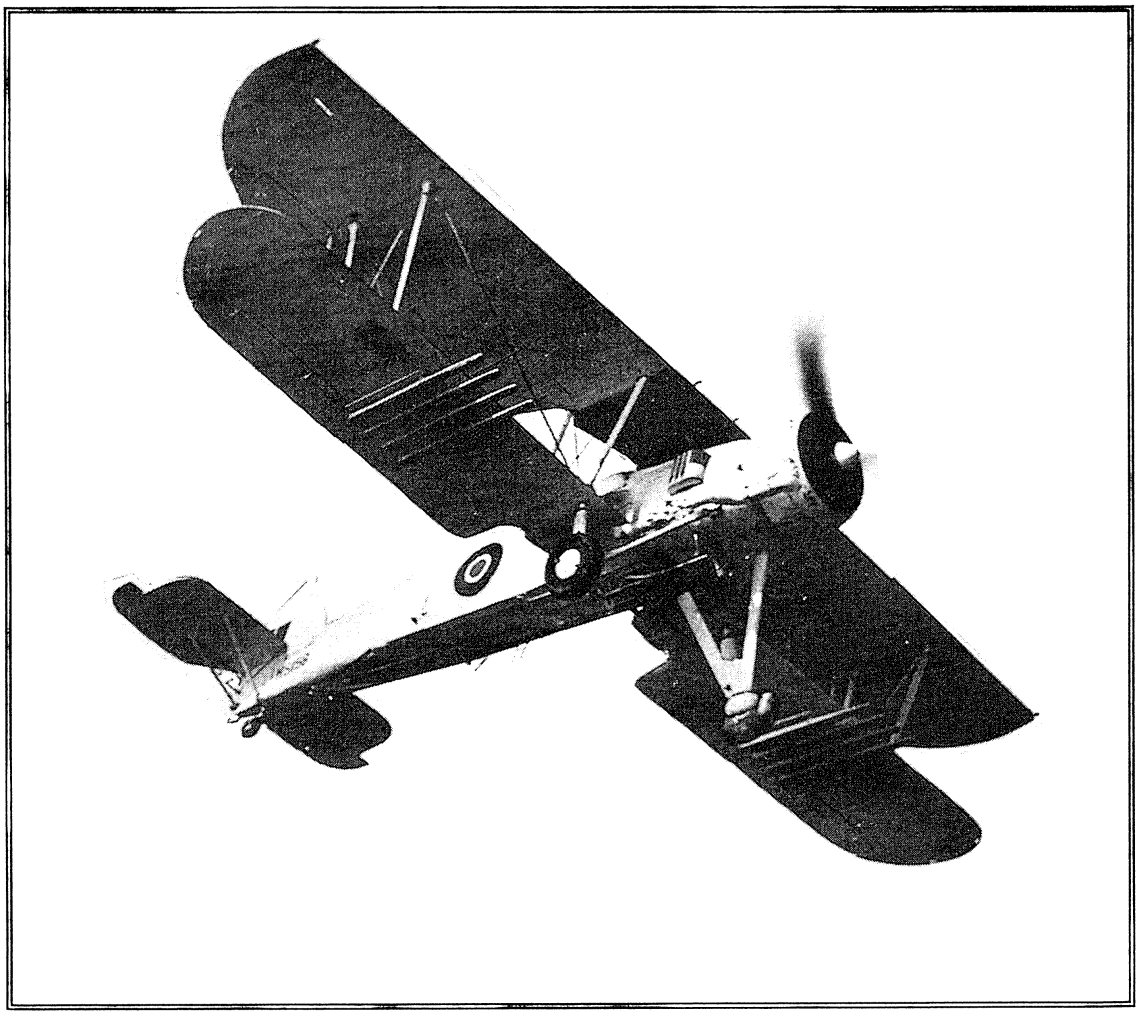
كانت قاذفة الطوربيد البريطانية الكهلة من طراز «سووردفيش»(٥)، أو «حقيبة العوارض والأسلاك،Stringbag» كما كانت تعرف بسبب وفرة الدعامات والأسلاك بين سطحيها، طائرة ثنائية السطح ذات قدرات أدائية ضئيلة نسبياً؛ إلا أنها كانت طائرة جديرة بالثقة وسهلة الانقياد وتتمتع بقدرة عالية جداً على المناورة، ولهذه الأسباب سوف تبقى الطائرة «سووردفيش» في الخدمة طوال «الحرب العالمية الثانية». وكنتيجة منطقية، اعتبر البريطانيون أن تنفيذ هجوم نهاري ضد الإيطاليين يحمل بين طياته ثمناً باهظاً جداً يتوجب عليهم دفعه لينجح ذلك الهجوم ضد هدف رئيسي متمتع بدفاعات جيدة جداً وخصوصاً في حال عدم تمتعهم بميزة «المباغتة»، وبناء على ذلك تم التخطيط لتنفيذ هجوم ليلي.

وهكذا، انطلقت خلال ساعات الظلام الحالك من ليلة ١١-١٢ تشرين الثاني ١٩٤٠، طائرات الهجمة الأولى وعددها (١٢) طائرة من طراز «سووردفيش»، ست منها مجهزة بالطوربيدات، والست الباقية مجهزة بالمشاعل المضيئة والقنابل الخارقة لنصف الدروع (S.A.P.)(٦) من زنة (٢٥٠) رطلاً إنكليزياً. وعلى الرغم من وجود نيران كثيفة مضادة للطائرات (م/ط) وحاجز بالونات، اندفعت حاملات الطوربيد بخفة على ارتفاع منخفض وظفرت في هجومين قويين شنتهما على البارجة الإيطالية التي تحمل الاسم: «ليتوريو، Littorio»، كما شنت هجوماً ثالثاً على البارجة المذكورة آنفاً، إلا أن الطوربيد عجز هذه المرة عن الانفجار. وضرب طوربيد آخر البارجة الإيطالية التي تحمل الاسم: «كونت دي كافور، Conte di Cavour»، وغرقت في مياه ضحلة. وقد أخفقت طائرة بريطانية واحدة فقط من طراز «سووردفيش» في العودة.

وبعد ساعة واحدة، وصلت طائرات الهجمة الثانية وعددها(٨) طائرات من طراز «سووردفيش»، خمس منها مجهزة بالطوربيدات، والطائرات الثلاث الباقية مجهزة بالقنابل والمشاعل المضيئة. ونجح طوربيد آخر في إصابة البارجة الإيطالية «ليتوريو» صدفة، بينما أصابت طوربيدات أخرى البارجة الإيطالية التي تحمل الاسم: «كايو دوليو، Caio Duilio»، والتي اضطر الإيطاليون إلى سحبها إلى

الشاطئ وهي في حالة الغرق. وقد فقد البريطانيون في هذه الهجمة طائرة واحدة أيضاً من طراز «سووردفيش».

إنجاز هائل لبطلة «عملية الدينونة»



بتاريخ ٢٦ أيار ١٩٤١، اكتشف موقع البارجة الألمانية التي تحمل الاسم: «بيسمارك، Bismarck» في «المحيط الأطلسي» من قبل زورق طائر أميريكي المنشأ من طراز «كاتالينا، Catalina» من «السرب رقم ٢٠٩» التابع للقيادة الساحلية في القوى الجوية الملكية (R.A.F.'s Coastal command) البريطانية، فقامت قاذفات الطوربيد البريطانية من طراز «فيري سووردفيش» التي أقلعت من على متن حاملة الطائرات البريطانية (سفينة صاحب الجلالة، H.M.S.) التي تحمل الاسم:

«آرك رويال، Ark Royal» بمهاجمة تلك البارجة وألحقت أضراراً بجهاز توجيهها، فتباطأت سرعة البارجة «بيسمارك» نتيجة إصابتها تلك وتم تعقبها وأرغمت على الدخول في معركة ضد السفينة الحربية البريطانية (سفينة صاحب الجلالة، H.M.S.) التي تحمل الاسم: «الملك جورج الخامس، King George V» والسفينة الحربية البريطانية (سفينة صاحب الجلالة، H.M.S.) التي تحمل الاسم: «رودني، Rodney» بالإضافة إلى سفن حربية أخرى، وقد انتهت هذه المعركة بغرق البارجة «بيسمارك» في اليوم التالي (٢٧ أيار ١٩٤١).

هكذا جرى القضاء على أضخم بارجة تم بناؤها حتى ذلك الحين، وسفينة القيادة في أسطول سفن الإغارة على قوافل تجارة «الحلفاء» في «المحيط الأطلسي» لدى «البحرية الألمانية»، والسفينة المناداة بوصفها: «غير القابلة للغرق»، نتيجة هجوم افتتح من قبل واحدة من الطائرات الأكثر عتقاً التي خدمت خلال «الحرب العالمية الثانية».

إنه إنجاز هائل آخر لقاذفة الطوربيد البريطانية الثنائية السطح «فيري سووردفيش» خلال «الحرب العالمية الثانية»، وفي الصورة المرفقة تبدو طائرة من طراز «سووردفيش» التي لعبت دوراً ممتازاً في الحرب البحرية خلال الحرب المذكورة وقد جهزت بنقاط لتعليق الصواريخ غير الموجهة تحت جناحي سطحها السفلي من أجل تنفيذ الهجمات على عمليات الشحن البحري.

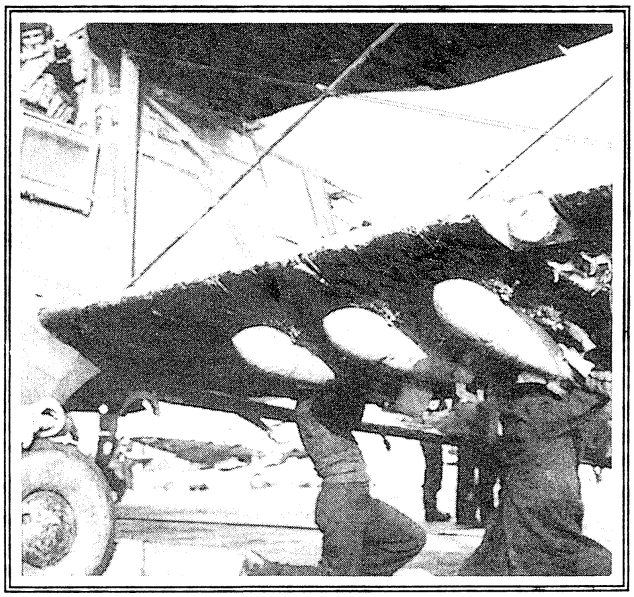
المصـــــدر

- «HISTORY OF AVIATION » - Vol. 3, Part 50, PP. (792 - 795) - New English Library - London, 1970 - 1971.

وفي غضون الهجمتين المذكورتين أعلاه، قامت حاملات القنابل من طراز «سووردفيش» في موجتي الهجوم بضرب قاعدة الطائرات المائية بدقة رائعة فخربتها، كما أحكمت رماياتها على خزانات النفط وأصابت سفناً حربية أخرى.

مقابل فقدان طائرتين بريطانيتين من طراز «سووردفيش» نجا طاقم واحدة منهما ليصبح عنصر اه أسيري حرب، تمكنت «البحرية الملكية، R.N.» البريطانية من إخراج نصف الأسطول الحربي الإيطالي من المعركة. فالبارجة الإيطالية «كونت دي كافور» تم رفعها فيما بعد، إلا أنها لم تعد مطلقاً إلى الخدمة، بينما بقيت البارجتان الإيطاليتان: «ليتوريو» و «كايو دوليو» خارج الخدمة لأكثر من ستة شهور(٧). أما بقية قطع الأسطول الإيطالي، فقد انسحبت فوراً إلى القواعد الشمالية، ونادراً ما اندفعت ثانية إلى اليم عندما كانت تعلم بأن حاملات الطائرات البريطانية تقوم بمهمة هناك.

لقد كان انتصاراً مذهلاً حققه البريطانيون في «عملية الدينونة» سواء من الناحية المادية أو من الناحية المعنوية في وقت كانوا خلاله بأمس الحاجة إلى تحقيق نجاح هائل بكل ما في الكلمة من معنى، كما كان أيضاً أول هجوم رئيسي ناجح نفذ من



قاذفة طوربيد بريطانية ثنائية السطح من طراز «فيري آلباكور، Fairey Albacore» أثناء تزويدها بالقنابل على متن حاملة طائرات بريطانية، ويبدو الطيار في حجرة القيادة مستعداً للإقلاع.

قبل طائرات عملت من على حاملات طائرات ضد أسطول معاد، ويعتقد الكثيرون أن نتائج «عملية الدينونة» شكلت بالنسبة لليابانيين المخطط الذي استندوا إليه عند تطوير خطط هجومهم على الأسطول الأميريكي المتمركز في قاعدة «بيرل هاربور، Pearl Harbor» البحرية الأميريكية بجزر «هاواي»(٨).

وبعد حوالي شهرين من النجاح المذهل الذي حققه الأسطول البريطاني ضد الأسطول الإيطالي في «عملية الدينونة»، تقدمت حاملة الطائرات البريطانية «إيلاستريوس» ببطء عبر «المحيط الأطلسي» من أجل إخضاعها لإصلاحات رئيسية في مسفن [٩] أميركي، فقد ضربت من قبل قاذفات انقضاضية ألمانية حتى الهلاك تقريباً[١٠].

تلك هي مصائر الحرب.

ملاحظة

اتخذ «الكاتب» من اسم الطائرة بطلة القصة وهو «فيري سوورد فيش» عنواناً لها، أما العنوان: «عملية الدينونة» فهو من وضع «المترجم».

هوامش المترجم

(١) (R.N.): Royal Navy.

(٢) دخلت «إيطاليا» الحرب العالمية الثانية بتاريخ ١٠ حزيران ١٩٤٠.

(٣) (H.M.S.): His (or :Her) Majesty's Ship.

(٤) حسب المعلومات الواردة في هذه الفقرة، يكون عدد الطائرات البريطانية المشاركة في «عملية الدينونة» من طراز «سوورديفش» هو (٢٢) طائرة . بينما ورد في كتاب:

- «British Aircraft of World War II - David Mondey - Hamlyn / Aerospace - London, 1982 »,

أن عدد الطائرات المشاركة في تلك العملية من ذلك الطراز هو (٢١) طائرة موزعة كما يلي: (١١) حاملة طوربيد، و (٦) حاملات قنابل، و (٤) حاملات مشاعل مضيئة.

(٥) جاء في الكتاب المذكور في الهامش السابق، أن النموذج التجريبي من الطائرة «سوورديفش» قد نفذ تحليقه الأول بتاريخ ١٧ نيسان ١٩٣٤، ودخلت الطائرة المذكورة مرحلة الإنتاج في شهر نيسان من عام ١٩٣٥، وفي شهر تموز من عام ١٩٣٦ بدأت بدخول الخدمة.

(٦) (S.A.P.) : Semi - Armour - Piercing.

(٧) جاء في الكتاب المذكور في الهامش رقم (٤)، أن البريطانيين قد تمكنوا خلال «عملية الدينونة» من إصابة طراد واحد ومدمرتين وإغراق سفينتين مساعدتين، إضافة إلى ما ألحقوه بثلاث بوارج إيطالية كما ورد في القصة. ومن أجل الإطلاع على إنجاز هائل آخر للطائرة «سوورديفش» في «الحرب العالمية الثانية»، راجع اللوحة المرفقة بالقصة.

(٨) وقع الهجوم الياباني على قاعدة «بيرل هاربور» البحرية الأميريكية بتاريخ ٧ كانون الأول ١٩٤١.

(٩) المسفن (Shipyard): حوض لبناء وترميم وإصلاح السفن.

(١٠) حدث ذلك في شهر كانون الثاني من عام ١٩٤١.

غلين ب. بافوزيت

صفحة من معركة بريطانيا

المصـــدر

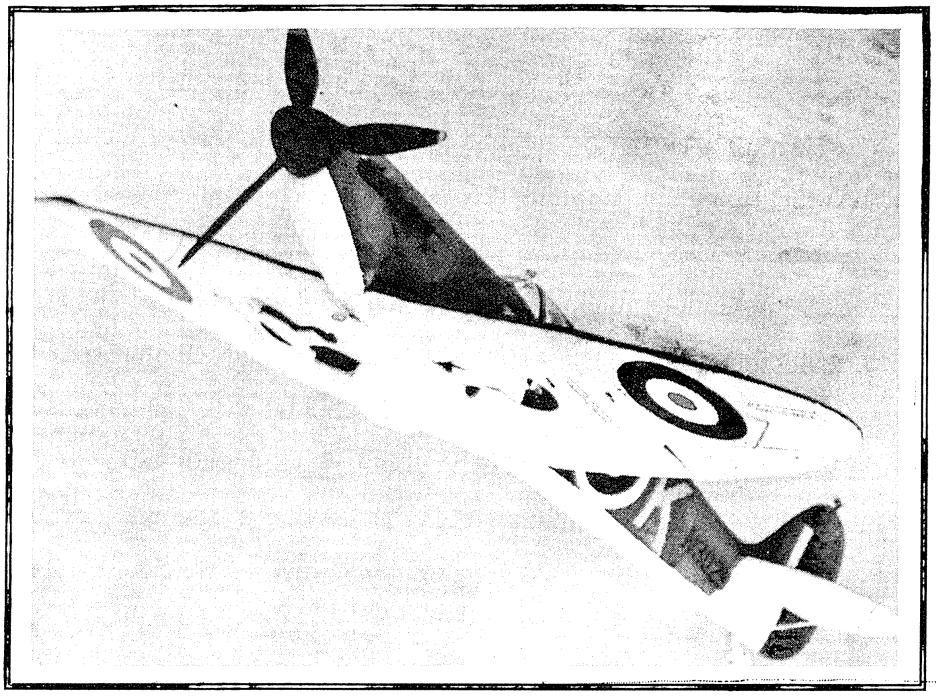
- « More World War II Aircraft in Combat» - Glenn B. Bavousett - Arco - New York, 1981.

- «Supermarine Spitfire», PP. 31- 33.

كانت الفحوى العامة لخطة القوى الجوية الملكية (R.A.F.) [1] البريطانية إبان «معركة بريطانيا» في «الحرب العالمية الثانية»، هو أنه يتوجب على المقاتلات البريطانية من طراز «هوكر هوريكين، Hawker Hurricane» الأكثر توافراً لدى القوى الجوية المذكورة آنفاً أن تركز انتباهها على سيل القاذفات الألمانية، بينما يتوجب على زميلاتها المقاتلات البريطانية من طراز «سوبرمارين سبيتفاير، Supermarine Spitfire» ذات القدرات الأدائية العالية أن تشتبك مع المقاتلات الألمانية من طراز «ميسيرشميت Messerschmitt Bf 109 E» ـ الخافرة للقاذفات الألمانية ـ على الارتفاعات العالية. وعلى الرغم من عدم إمكانية حدوث هذا الأمر الأخير دائماً أثناء التطبيق العملي للخطة المذكورة آنفاً، فقد نجحت تلك الخطة مع ذلك إلى حد بعيد في معظم الأوقات، وخاض الخصمان المتكافئان إلى حد ملفت للنظر: «سبيتفاير، Spitfire» و «مي ـ ١٠٩، Me - 109» [2] الكثير من الصراعات الجوية الضارية في الجزء الأدنى من الطبقة العليا من الغلاف الجوي (Sub-stratosphere) فوق جنوب «إنكلترا».

في شهر تشرين الثاني من عام ١٩٤٠، كانت المرحلة النهارية من «معركة بريطانيا» قد انتهت جوهرياً، وأصبحت القاذفات الألمانية حالياً تتحدى الدفاعات البريطانية أثناء الليل فقط، وقد تكيفت تلك الدفاعات بسهولة وفقاً للتغيير الطارئ. وعلى الرغم من ذلك، كان طيارو المقاتلات الألمان لا يزالون يواصلون المجيء من أماكن بعيدة على ارتفاعات شاهقة خلال ساعات النهار، إما خافرين قلة من المقاتلات القاذفة الألمانية القادمة بقصد الإزعاج، أو منفذين اندفاعات صيد حر مخططة بصورة دقيقة لجذب المقاتلات البريطانية إلى الدخول في معركة وإنزال خسائر متواصلة بها.

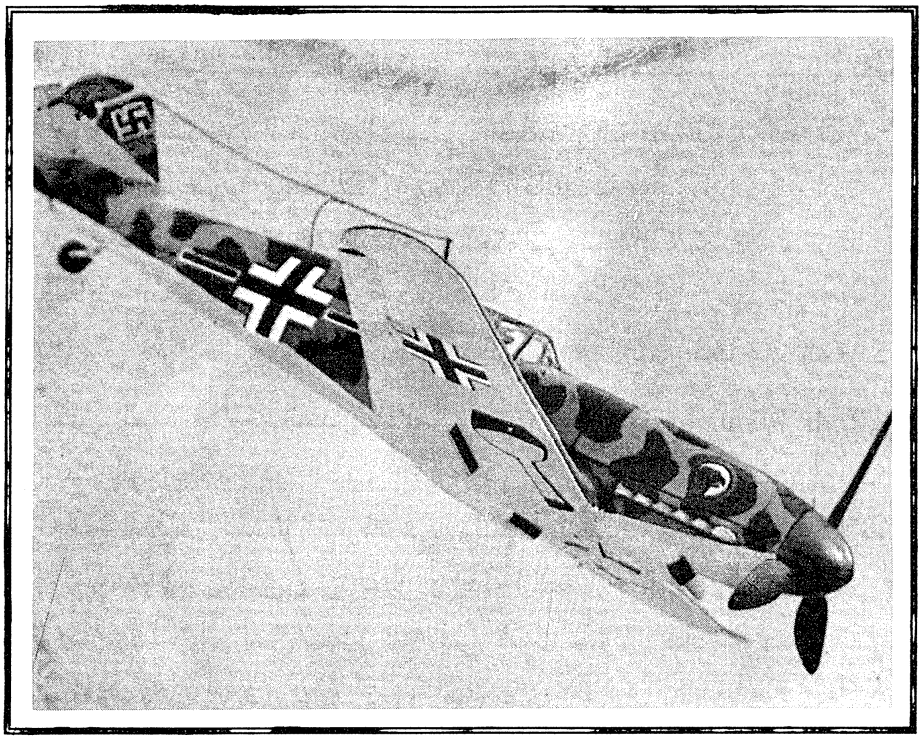
كان معظم طياري المقاتلات الألمان العاملين آنذاك ـ تشرين الثاني ١٩٤٠ ـ في «معركة بريطانيا» تقريباً، يواصلون العمل الذي كانوا قد بدؤوه منذ اليوم العاشر من شهر أيار الماضي [3]، وكانت أعداد انتصاراتهم الجوية في صعود. كان في طليعة الطيارين المذكورين آنفاً ثلاثة رجال هم: الرائد الطيار «فيرنر مولدرز، Werner Molders» والرائد الطيار «آدولف غالاند، Adolf Galland» والرائد الطيار «هيلموت فيك، Helmuth Wick»، وكل واحد منهم كان قد رقي إلى قيادة جناح كامل من المقاتلات [4] يضم حوالي (٧٠ ـ ١٠٠) طائرة مقاتلة، وفي أواخر شهر تشرين الثاني من عام ١٩٤٠ كان كل واحد منهم قد سجل انتصاره الجوي رقم (٥٠).



المقاتلة البريطانية «سوبرمارين سبيتفاير»

وعقب فترة من التنافس بين أولئك القادة الثلاثة، تقدم «هيلموت فيك» ليحتل المركز الأول بينهم عندما سجل انتصاره الجوي رقم (٥٥) في صباح اليوم الثامن والعشرين من شهر تشرين الثاني عام ١٩٤٠ ... وبعد ظهر ذلك اليوم، عاد «فيك» وظهر في الأجواء البريطانية جاداً في طلب ضحايا إضافية ... وبعد أن تمكن «فيك» من تسجيل انتصار جوي آخر، شاهد تحته تشكيلاً مؤلفاً من (١٢) مقاتلة من طراز «سبيتفاير»: إنه «السرب رقم ٦٠٩» الذي كان يشكل واحدة من الوحدات التابعة لقيادة المقاتلات في القوى الجوية الملكية (R.A.F's Fighter Command) البريطانية الأكثر نجاحاً خلال «معركة بريطانيا».

كان «السرب رقم ٦٠٩» في معمعان القتال منذ عمليات إجلاء قوات «الحلفاء» عن الأراضي الفرنسية عن طريق «دانكيرك، Dunkirk» في «فرنسا» في أواخر شهر أيار من عام ١٩٤٠، وقد أفضى هذا الانهماك المتواصل بلا انقطاع تقريباً في الحرب الجوية إلى أن أصبح طيارو ذلك السرب البريطاني متمرسين إلى أبعد الحدود في القتال الجوي خصوصاً في مواجهة طياري المقاتلات الألمانية من طراز «Bf 109» ... وعندما شاهد الرائد الطيار الألماني «هيلموت فيك» تحته تشكيلة «السرب رقم ٦٠٩» المؤلفة من (١٢) مقاتلة من طراز «سبيتفاير» بتاريخ ٢٨ تشرين الثاني ١٩٤٠ كان يتولى قيادتها الرائد الطيار «مايكل روبينسون، Michael Robinson» أحد أبطال الطيران البريطاني المقاتل في «الحرب العالمية الثانية»،



المقاتلة الألمانية «ميسيرشميت «Bf 109

وكان يقود واحدة من طائراتها قائد رف [٥] هو النقيب الطيار «جون دانداس، John Dundas»صاحب العدد الأكبر من الانتصارات الجوية بين طياري «السرب رقم ٦٠٩ » في ذلك الوقت والذي عمل قبل الحرب طياراً احتياطياً على فترات متقطعة... كان النقيب «دانداس» رجلاً لطيفاً ومهذباً، ذكياً ومحنكاً، واسع الثقافة فضلاً عن كونه رياضياً موهوباً وألمعياً، كان شخصاً محبوباً جداً.

بعيد اكتشاف الرائد «فيك» الطيار المحترف والمتفاني في أداء واجبه الوطني موقع مقاتلات لا لبس في أنها من طراز «سبيتفاير»، قاد تشكيلته[٦] المؤلفة من أربع مقاتلات من طراز «Bf 109» نحو الأسفل من أجل الهجوم عليها، إلا أنه شوهد في اللحظة النهائية الحرجة التي تسمح بإصدار أمر من قبل الرائد «روبينسون» يقضي بانفضاض تشكيلة مقاتلاته ... وأوقع الرائد «فيك» مقاتلة من طراز «سبيتفاير» ضمن مهدافه وفتح النار وأبصر رصاصاته وهي تضرب فيها بعنف، وفي الحال كان النقيب «دانداس» قد أصبح خلف طائرة «فيك» وبدأ بإطلاق النار فسبب أضراراً مهلكة للمقاتلة «مي ـ ١٠٩» ... «هووبي ! .. أصبت واحدة ١٠٩» [٧] صاح النقيب «دانداس» عبر جهاز الاتصال اللاسلكي محمساً زملاءه، فأجابه الرائد «روبينسون» قائلاً: «عمل بارع ياجون» ... لكن في نفس اللحظة التي خاطب فيها «روبينسون» طائرة الـ «سبيتفاير» التي يقودها «دانداس»،

أصابتها وزميلتها التي كان يقودها الطيار «ب. او. باليون، P.O.Ballion» مشكّل «دانداس» الطلقات التي أرغمتهما على الهبوط عامودياً لاحقتين بطائرة «فيك».

وقفز الطيارون الثلاثة: الألماني «فيك» والبريطانيان «دانداس» و «باليون» من طائراتهم المعطوبة بالمظلات، وهبطوا بالقرب من «جزيرة وايت، Isle of Wight» الواقعة على مبعدة من الساحل الجنوبي لـ «إنكلترا» ... وعلى الرغم من أن المظلات الثلاث كانت مرئية كالزهرات المتفتحة إبان هبوطها، لم يتم العثور على «فيك» و «دانداس» أبدا، ووحده «باليون» هو الذي نجا من المعركة.

كان الملازم أول الطيار الألماني «رودي بفلانز، Rudi Pflanz» أحد المنتصرين في تلك المعمعة، وهو الطيار الثاني في تشكيلة الرائد «فيك» وأحد أبطال الطيران الألماني المقاتل عندما اشترك في ذلك الاشتباك ... كان «بفلانز» طياراً صلب العود وسوف يحقق من غير ريب انتصاره الجوي رقم (٥٢) على «الجبهة الغربية»، لو لم يلق مصرعه في قتال جوي خاضه ضد مقاتلات من طراز «سبيتفاير» أيضاً في شهر تموز من عام ١٩٤٢.

إنها مصائر الحرب.

ملاحظـــة

اتخذ «الكاتب» من اسم الطائرة بطلة القصة وهو «سوبرمارين سبيتفاير» عنواناً لها، أما العنوان: «صفحة من معركة بريطانيا» فهو من وضع «المترجم».

هوامش المترجم

(١) Royal Air Force : (R.A.F.).

(٢) يطلق أيضاً الرمز «مي ـ ١٠٩» على الطائرة «ميسيرشميت 109 Bf».

(٣) أي: العاشر من شهر أيار عام ١٩٤٠، تاريخ بدء هجوم «القوات المسلحة الألمانية» على «فرنسا» و «بلجيكا» و «هولندا».

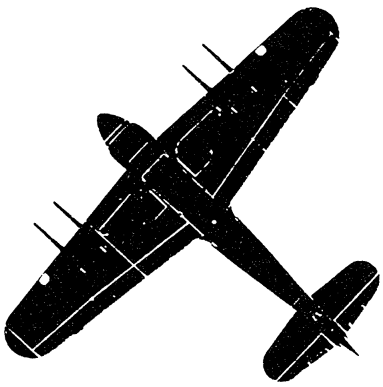
(٤) وردت عبارة «جناح مقاتلات» في الأصل الإنكليزي بالألمانية: «Jagdgeschwader».

(٥) «الرف»: تشكيل مؤلف من (٤) طائرات.

(٦) وردت كلمة «تشكيلة» في الأصل الإنكليزي بالألمانية: «Schwarme».

(٧) هووبي! (!Whoopee): هتاف ابتهاج شديد، وقد اكتفى النقيب «دانداس» في قوله ذاك بذكر القسم الثاني ـ ١٠٩ ـ من رمز الطائرة التي أصابها.

غلين ب. بافوزيت



الليلة الأخيرة في سماء لندن

المصـــدر

- « More World War II Aircraft in Combat» - Glenn B. Bavousett - Arco - New York, 1981.

- «Heinkel He - 111» , PP. 103 - 105 .

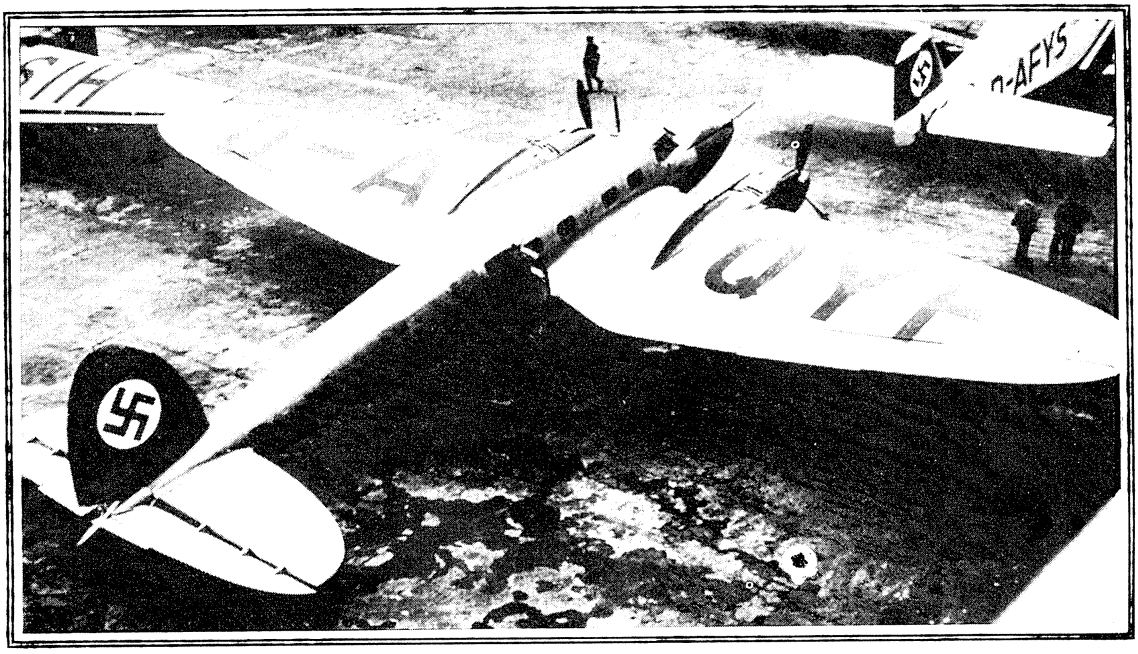
تجاهل النقيب الجوي [١] الألماني «آلبيرت هوفينريوتير، Albert Hufenreuter» الخرائط البيانية المبسوطة أمامه، فقد سبق له بصفة ملاح وقائد طائرة قاذفة متوسطة تابعة للقوى الجوية (Luftwaffe)[٢] الألمانية من طراز «هاينكل هي ـ ١١١، Heinkel He - 111» متجهة نحو «إنكلترا»، أن حلق مرات كثيرة فوق العاصمة البريطانية «لندن» وهي هدفه في هذه الليلة.

بعد إقلاع طائرة النقيب «هوفينريوتير» من طراز «هي ـ ١١١» من قاعدتها بالقرب من «ليل، Lille» في شمال «فرنسا»، شقت طريقها باتجاه «الشمال الغربي»[٣] نحو «القناة الإنكليزية، English Channel»، وسرعان ما ابتلعتها ظلمة الليل الحالكة والكثيرة الضباب.

كانت التقاويم تشير إلى تاريخ ١٠ أيار ١٩٤١، وكان ذلك يعني وجود محاولة كبرى ...إنها: «الهجوم النهائي على لندن» وفقاً لتصريحات جهاز الدعاية النازية، ذلك الهجوم الذي سوف تشترك فيه جميع الطائرات الموجودة في متناول القوى الجوية (Luftwaffe)[٤] الألمانية في «الغرب» على عاصمة «بريطانيا». واتجهت نحو جروف «دوفر، Dover » الطباشيرية البيضاء التي تحدد الشاطئ الإنكليزي، أجنحة طائرات ضاربة (Kampfgeschwadern)[٥] ألمانية مؤلفة من قاذفات من طراز «دورنير دو ـ ١٧، Dornier Do - 17» و«دورنير دو ـ ٢١٧ ، Dornier Do - 217» و«هاينكل هي ـ ١١١، Heinkel He - 111» ومقاتلات قاذفة من طراز «ميسيرشميت Messerschmitt Bf - 110»[٦] ذات المحركين المكبسيين، وكانت جميعها تحلق على ارتفاعات محددة ومتباينة وضمن تشكيلات هجوم موزعة بصورة دقيقة.

إبان إعطاء التعليمات النهائية قبل إقلاع طائرة النقيب «هوفينريوتير»، كان قائد السرب (Staffel)[٧] قد أعلن أنه عقب هذه المهمة سوف تنتقل الوحدة إلى قاعدة جديدة تقع على مسافة طويلة من «ليل»، لكنه لم يقل أين... لعله هو نفسه لم يكن قد علم بعد [٨]، إلا أن هذا الإعلان كان كافياً لإضافة خوف جديد إلى مخاوف تلك المهمة.

كانت أحاسيس ومشاعر النقيب الجوي «هوفينريوتير» تجاه طائرته من طراز «هاينكل هي ـ ١١١» متناقضة، لقد عشق تلك الطائرة الهرمة أحياناً، وكرهها أحياناً أخرى. ففي مهام قريبة العهد، أعادته الطائرة «هي ـ ١١١» سالماً من غارات قصف على بارجة بريطانية تحت التشييد في «بارو ـ إن ـ فورنيس، Barrow - in - Furness» في «إنكلترا»، وعلى أحواض «دامبارتون، Dumbarton» لبناء وترميم وإصلاح السفن (مسافن، Shipyards) في «خليج كلايد، Firth - of - Clyde» في «اسكوتلاندا»، وطبعاً من غارات على «لندن». كما



واحدة من طائرات «هاينكل هي ـ ١١١ C» العاملة لدى شركة «الخطوط الجوية الألمانية» في أواخر الثلاثينات.

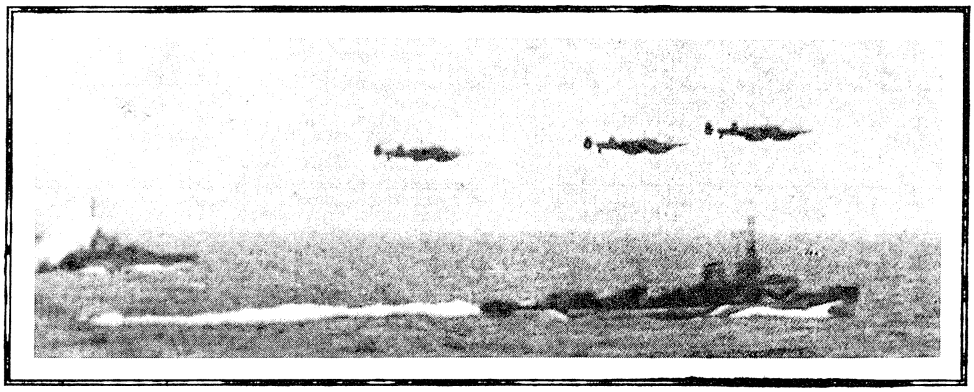
استطاعت الطائرة المذكورة تنفيذ تطواف اقتصادي لمدة وصلت إلى (٩) ساعات بسرعة قدرها (٣٠٠) كم في الساعة، وكانت واحدة من أكثر الطائرات التي كان «هوفينريوتير» قد طار عليها في زمانه أماناً. أما في القتال، فتلك كانت قصة أخرى نظراً لأن سرعة الطائرة «هي ـ ١١١» المنخفضة وافتقارها إلى القدرة العالية على المناورة، قد جعلتا منها فريسة سهلة بالنسبة لأية مقاتلة في النهار وهدفاً أسهل بكثير بالنسبة للمقاتلات الليلية في الليل.

تمتعت الطائرة «هاينكل هي ـ ١١١» ـ التي كانت مزودة بمحركين مكبسيين زاويين منكوسين من طراز «يونكرز يومو، Junkers Jumo» قوة كل واحد منهما (١٢٠٠) حصان ـ بمدى قدره (٧٥٨) ميلاً مع حمولة قصوى من القنابل وزنها على مقربة من (٢٢٥٠) كغ، وهذا المدى كان طويلاً أكثر من اللازم لاجتياز المسافة القصيرة من شمال «فرنسا» إلى «إنكلترا» عبر «القناة الإنكليزية» ووفر للطائرة المذكورة احتياطياً ضخماً من الوقود.

قبل «الحرب العالمية الثانية» (١٩٣٩ ـ ١٩٤٥)، كانت الطائرة «هي ـ ١١١» طائرة نقل مدنية واقتضت الحاجة إضافة باسنة (Gondola) علقت تحت بطنها. في تلك الباسنة تم تركيب مدفع رشاش من عيار (٢٠)مم، واستكمل التسليح بتركيب

رشاشات من عيار (٧,٩) مم في مواضع أمامية وظهرية وبطنية وجانبية من الطائرة المذكورة بلغ مجموعها خمسة رشاشات، وضمن «فيلق الكوندور، Condor Legion»[٩] الجوي الألماني حصلت الطائرة «هي ـ ١١١» على شهادة معموديتها بالنار كطائرة حربية وذلك خلال «الحرب الأهلية الإسبانية» (١٩٣٦ ـ ١٩٣٩).

ونعود الآن إلى بطل قصتنا هذه النقيب الجوي الألماني «آلبيرت هوفينريوتير»، فبينما كانت طائرته من طراز «هاينكل هي ـ ١١١» تشق طريقها باتجاه «الشمال الغربي»[١٠]، أصدر أوامره إلى الرقيب الطيار لكسب الارتفاع بأسرع ما يمكن. وأثناء الصعود، نفذت الطائرة المذكورة دوراناً واسعاً متجهة نحو تنفيذ أقصر اجتياز لـ «القناة الإنكليزية»، وذلك بين «كاليه، Calais» و «كاب غري ـ نيه، Cape Gris-Nez» في الجانب الفرنسي و «دوفر، Dover» و «فوكستون، Folkestone» في «إنكلترا». وبسبب الصعود، سجلت طائرة «هوفينريوتير» نصف



جزء من المقاتلات الألمانية من طراز «ميسيرشميت Bf - 110» وزوارق الطوربيد الألمانية (E- boats) المرافقة للسفينة الحربية الألمانية التي تحمل الاسم: «برينس إيوجين، Prinz Eugen» في «القناة الإنكليزية» بتاريخ ١٣ شباط ١٩٤٢.

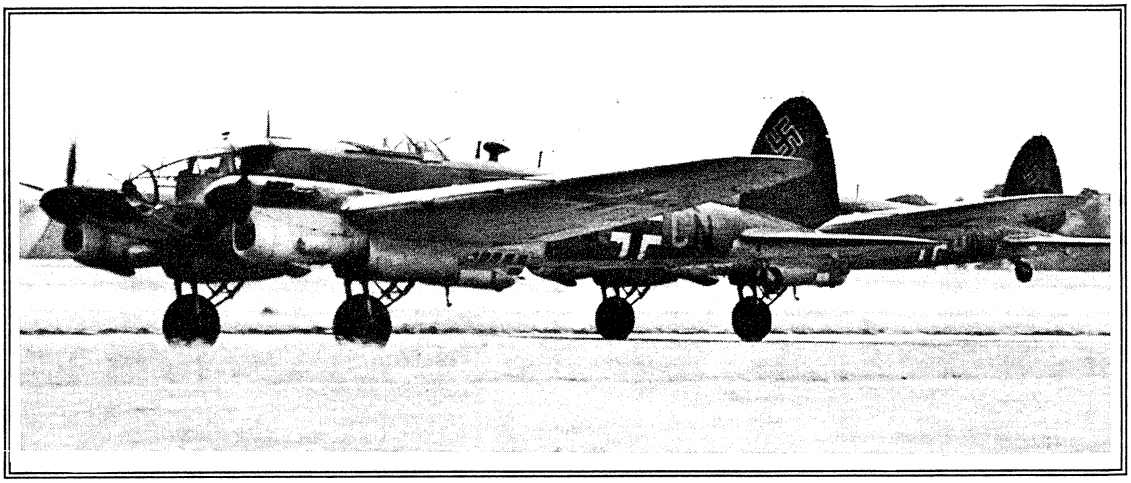
ساعة من الطيران فوق «القناة الإنكليزية»، حتى بلغت الشاطئ البريطاني على ارتفاع قدره حوالي (٦٠٠٠) متر.

تمكن أفراد طاقم الطائرة «هي ـ ١١١» من رؤية «لندن» أمامهم مباشرة ساطعة مشرقة من جراء مئات الحرائق المستعرة، ثم انحدرت الطائرة المذكورة حتى وصلت إلى ارتفاع قدره حوالي (٢٠٠٠) متر، وتمكن أفراد طاقمها بسهولة من تمييز المنشآت الكبيرة من مرافئ وحظائر ومصانع ومبان ضخمة أخرى على طول «نهر التيمز، Thames River».

كانت السماء في تلك الليلة ساحة لمعمعة كبيرة من: الطائرات، وحزم الأنوار الكاشفة السابرة، وصليات من الطلقات المضادة للطائرات، والمشاعل المضيئة ذات المظلات، وومضات انفجارات القنابل، والأدخنة الصاعدة، والمقاتلات الليلية البريطانية المندفعة بسرعة البرق داخل تشكيلات القاذفات الألمانية وخارجها.

أسقط النقيب «هوفينريوتير» قنابله على الهدف، وبينما كانت طائرته لا تزال فوق «لندن» دارت باتجاه الجنوب نحو «القناة الإنكليزية»، وصعدت صعوداً حاداً حتى بلغت ارتفاعاً قدره (٤٠٠٠) متر. وأصدر «هوفينريوتير» الذي خلف وراءه ذلك الجحيم الهائل أوامره إلى أفراد طاقمه وعددهم أربعة رجال قائلاً : «أبقوا عيونكم مفتوحة أيها الرجال، فنحن لم نعتق بعد، احترسوا من المقاتلات الليلية».

لم يكن التحذير الذي توجه به النقيب «هوفينريوتير» إلى أفراد طاقمه خالياً من المضمون، إذ لم تمض عدة ثوان حتى رأى صلية من الطلقات مؤلفة من حوالي دزينة من الرصاصات الخطاطة ضربت جناح طائرته الأيسر من الأسفل، فصاح قائلاً: «مقاتلات ليلية!، نفذوا انقضاضاً، نفذوا انقضاضاً» . إلا أن السيف قد سبق العذل، وأصابت صلية ثانية من الطلقات محرك الطائرة الأيسر.



قاذفتان من طراز «هاينكل هي ـ ١١١» وهما تنفذان إقلاعاً خلال عملية تصوير من أجل صناعة فيلم سينمائي يحمل عنوان: «معركة بريطانيا».

لم يعرف «هوفينريوتير» من الذي هاجم طائرته وأصابها، ربما كانت مقاتلة بريطانية من طراز «هوريكين، Hurricane»، إلا أنه لم يتمكن من رؤيتها. وانقضت الطائرة «هي ـ ١١١»، وشرعت في تنفيذ عملية تملص، وبدا أنها قد ضللت المقاتلة المهاجمة.

اضطربت مؤشرات العدادات في الطائرة «هي ـ ١١١» اضطراباً عظيماً، وعلى ارتفاع قدره (١٥٠٠) متر توقف محركها الأيسر تماماً عن العمل، وعلى ارتفاع قدره (١٠٠٠) متر تمكن أفراد طاقمها من رؤية مياه «القناة الإنكليزية» الفضانية أمامهم مباشرة. لكن الأشجار والآجام، كانت تهاجم الطائرة المذكورة هجوماً راسخاً، عندما صاح الطيار مخاطباً «هوفينريوتير» قائلاً: «سيدي النقيب، لاأستطيع السيطرة عليها...!».

وأمضى النقيب الجوي الألماني «آلبيرت هوفينريوتير» وأفراد طاقمه الأيام الباقية من «الحرب العالمية الثانية»، أسرى في معسكر بريطاني لأسرى الحرب (P.O.W.)[١١]. وعقب يوم النصر في «أوروبا» (V - E Day)[١٢] الواقع في الثامن من شهر أيار عام ١٩٤٥[١٣]، عاد «هوفينريوتير» إلى «ألمانيا» حيث أصبح مدرساً للغة الإنكليزية.

ملاحظة

اتخذ «الكاتب» من اسم الطائرة بطلة القصة وهو «هاينكل هي ـ ١١١» عنواناً لها، أما العنوان: «الليلة الأخيرة في سماء لندن» فهو من وضع «المترجم».

هوامش المترجم

(١) وردت رتبة «نقيب جوي» عدة مرات في الأصل الإنكليزي وجميعها بالألمانية: «Hauptmann».

(٢) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(٣) «الشمال الشرقي» في الأصل، وهذا خطأ من «الكاتب».

(٤) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(٥) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(٦) يطلق أيضاً الرمز «مي ـ ١١٠، Me - 110» على الطائرة «ميسيرشميت Bf 110».

(٧) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(٨) كان «الألمان» في ذلك الوقت يعدون العدة للبدء بشن هجومهم على «الاتحاد السوفييتي»، وقد انطلق ذلك الهجوم في اليوم الثاني والعشرين من شهر حزيران عام ١٩٤١.

(٩) «فيلق الكوندور»: قوة جوية ألمانية شكلتها الحكومة النازية في شهر تشرين الثاني من عام ١٩٣٦ لتعمل إلى جانب قوات «الوطنيين» أنصار الجنرال الإسباني «فرانسيسكو فرانكو، Francisco Franco» (١٨٩٢ – ١٩٧٥) ضد «الجمهوريين» إبان «الحرب الأهلية الإسبانية».

(١٠) «الشمال الشرقي» في الأصل، وهذا خطأ من «الكاتب».

(١١) Prisoner of War : (P.O.W.).

(١٢) Victory in Europe Day : (V - E Day).

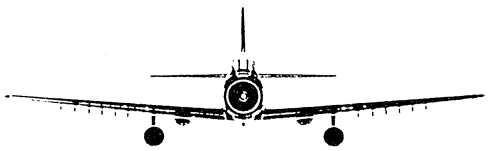
(١٣) في ليلة ٨ – ٩ أيار ١٩٤٥، تم في «كارلسهورست» ـ إحدى ضواحي العاصمة الألمانية «برلين» ـ التوقيع على صك استسلام «ألمانيا» دون قيد أو شرط، فكانت النهاية الرسمية لـ «الحرب العالمية الثانية» في «أوروبا». جرى إعداد وثائق صك الاستسلام ذاك خلال اليوم الثامن من شهر أيار عام ١٩٤٥، وكتبت تلك الوثائق في ليلة الثامن إلى التاسع من شهر أيار عام

١٩٤٥، وانتهى توقيع كافة الأطراف المعنية عليها خلال الساعة الأولى من اليوم التاسع من شهر أيار عام ١٩٤٥.

اعتبر «الحلفاء الغربيون»: «الولايات المتحدة الأميريكية» و «بريطانيا» و «فرنسا»، اليوم الثامن من شهر أيار عام ١٩٤٥، «يوم النصر في أوروبا»... بينما اعتبر «الاتحاد السوفييتي»، اليوم التاسع من شهر أيار عام ١٩٤٥، «يوم النصر على الفاشية».

غلين ب . بافوزيت

مكمر بالسفن



المصـــدر

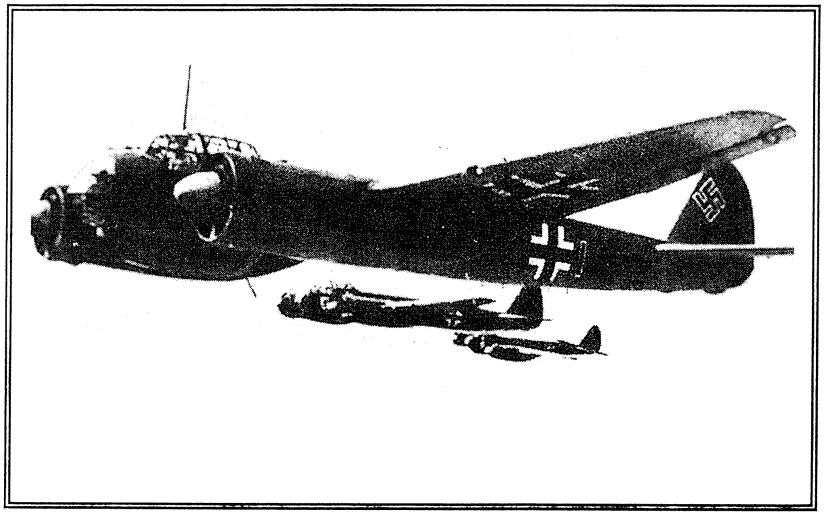
- « More World War II Aircraft in Combat» - Glenn B. Bavousett - Arco - New York, 1981.

- «Junkers Ju - 88», PP. 130- 132 .

ربما كانت الطائرة «يونكرز يو ـ ٨٨، Junkers Ju - 88»، اكثر الطائرات ذوات المحركين التي استخدمت من قبل القوى الجوية (Luftwaffe) [١] الألمانية خلال «الحرب العالمية الثانية» تعدداً في الاستعمالات ... فقد عملت كقاذفة من الارتفاعات المتوسطة، وقاذفة انقضاضية، ومقاتلة نهارية ضد موجات القاذفات الحليفة، ومعترضة ليلية بعيدة المدى، وذلك حسب اقتضاء الحال. ويعتبر جناح الطائرات الضاربة الثلاثين (KG 30) [٢] في «القوى الجوية الألمانية»، الوحدة الأولى التي أدخلت الطائرة «يونكرز يو ـ ٨٨» في القتال خلال «الحرب العالمية الثانية»... ذلك الجناح الذي ضرب بتاريخ ٢٦ أيلول ١٩٣٩ الأسطول البريطاني في «خليج فورث، Firth - of - Forth » في «اسكوتلاندا»، وخدم بامتياز طوال «معركة فرنسا»، و «معركة بريطانيا» ، ومشاركته في بدايات الهجوم الألماني الضاري على «الاتحاد السوفييتي».

شهد ربيع عام ١٩٤٢، محاولات «الحلفاء» المستميتة من أجل إيصال الإمدادات إلى «الاتحاد السوفييتي» عبر شمال «المحيط الأطلسي» ... وكان تقدم «الحلفاء» في هذا المجال يسير ببطء ولكن بثبات من خلال الحرب المضادة للغواصات، وبالنتيجة كانت حشود الغواصات الألمانية (U - boats) تدفع بعيداً فأبعد نحو الشرق... ومع ذلك كانت مجموعات الهجوم من الغواصات والطائرات الألمانية البعيدة المدى، لا تزال تجبي ضرائب المرور الباهظة من السفن التجارية الحليفة الماخرة عباب المحيط ضمن قوافل متجهة نحو ميناء «مورمانسك، Murmansk» الروسي.

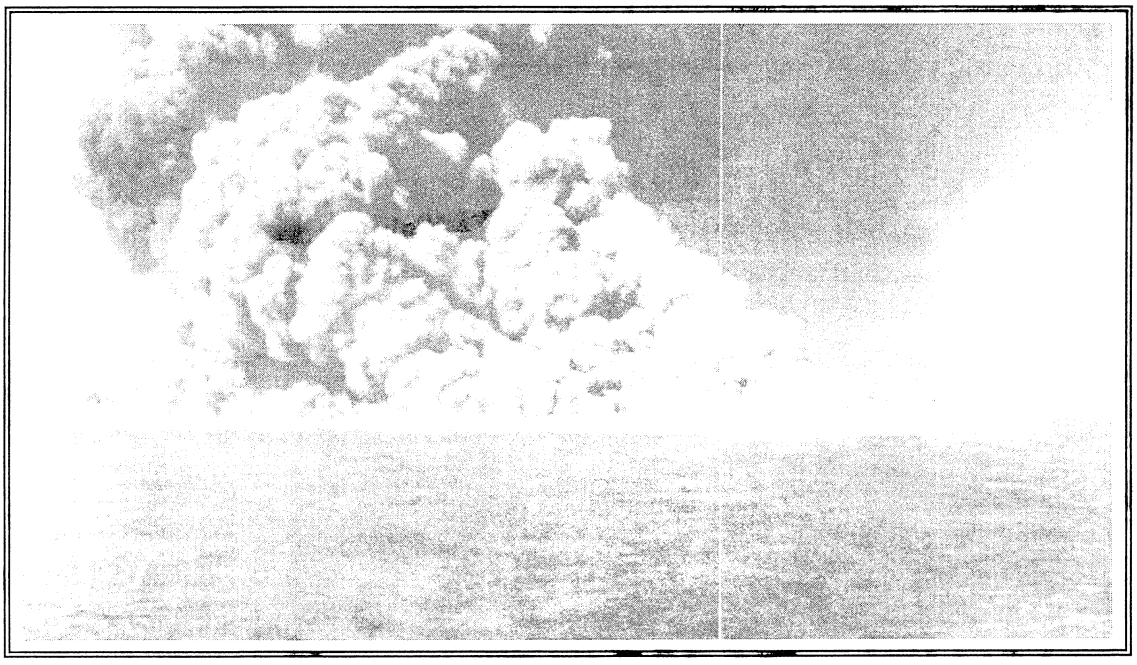
كانت الوحدة الجوية التي تحمل الاسم: «III/KG 30»، أي: الفوج (Gruppe)[٣] الثالث من «جناح الطائرات الضاربة الثلاثين» (KG 30) المشهور، واحدة



ثلاث قاذفات نهارية ألمانية من طراز «يونكرز يو ـ ٨٨»

من وحدات القوى الجوية (Luftwaffe) [٤] الألمانية التي كانت تشن الهجمات ضد القوافل البحرية الحليفة وذلك من قاعدة هذه الوحدة في «النرويج» ... وكان الرائد الطيار الألماني «فيرنر باومباخ، Werner Baumbach»، الذي سوف ينال وسام «صليب الفارس مع السيفين، Knight's Cross with Swords» تكريماً للجهود التي بذلها في القتال ضد القوافل الحليفة، واحداً من الطيارين المحنكين الملحقين في ذلك الوقت بالفوج المذكور آنفاً... «باومباخ» الذي شهد عمليات حربية واسعة منذ بداية «الحرب العالمية الثانية»، والذي لم يعرف له أو لأفراد طاقمه على حد سواء أنداد عندما بدؤوا بشن الهجمات ضد السفن الحليفة.

في أصيل يوم أحد مشمس من ربيع عام ١٩٤٢، ارتفع الرائد الطيار «فيرنر باومباخ » بطائرته من طراز «يونكرز يو ـ ٨٨» من فوق مدرج مطار في «ستافا نغر، Stavanger» في «النروج»، وصعد باطراد بينما كان آخذاً في الاتجاه نحو الغرب ... كانت طائرة استطلاع ألمانية بعيدة المدى، قد أبلغت عن سفن إمداد حليفة ماضية نحو الأرصفة في جزر «فارو، Faeroe» التابعة لـ «الدانمارك»، والواقعة في شمال «المحيط الأطلسي» بين جزر «شيتلاند، Shetland» الإسكوتلاندية و «آيسلندا» ... وترقب الرائد «باومباخ» وأفراد طاقم طائرته من طراز «يو ـ ٨٨» تغيراً في حالة الجو حتى يشنوا هجوماً على تلك السفن، واليوم هو اليوم الموعود.



ناقلة نفط حليفة تلتهمها النيران في شمال «المحيط الأطلسي» نتيجة ضربها بالطوربيد من قبل الغواصات الألمانية.

لقد مضى الطريق إلى جزر «فارو» بطائرة «باومباخ» من طراز «يو ـ ٨٨» بعيداً جداً فوق اليم، حيث تبعد تلك الجزر (٣٧٥) ميلاً تقريباً عن القاعدة الأم لهذه الطائرة... وبعد طيران هادئ، تعاظم ظهور القمم الصخرية الخشنة لجزر «فارو» فوق الغيوم، وناور «باومباخ» بطائرته هنا وهناك ليدخل إلى منطقة الهدف من الغرب ... وبدت الغيوم مجزأة في منطقة الهدف، وأقبلت طائرة «باومباخ» هادرة فوق زقاق «ثورنشافن، Thornshavn» البحري الذي تكتنفه الأجراف، وهناك كانت أمام الطيار الألماني سفينة تجارية حليفة ضخمة مع عدة سفن خلفها أصغر حجماً، وجميعها راسية في مياه مكشوفة.

ودفع «باومباخ» بمقدمة طائرته من طراز «يو ـ ٨٨» إلى الأسفل في هجوم انقضاضي، وتناقصت المسافة بين الطائرة والهدف بسرعة، وسدّد بعجلة على السفينة الضخمة التي كانت سطوحها تبدو تدريجياً أكبر فأكبر ضمن مهدافه ... وبعدئذ، ضغطة على الزر ومضت القنبلتان كل واحدة في طريقها، حيث سقطت القنبلة الأولى مقصرة عن الهدف، لكن القنبلة الثانية سجلت إصابة مباشرة في الجانب الأيسر من السفينة ... وتصاعدت سحب من الدخان الأسود من الهدف، بينما كان «باومباخ» يقوم بوضع طائرته على طريق طيران العودة الطويل إلى القاعدة.

وفي اليوم التالي، أبلغت طائرة استطلاع ألمانية أن السفينة الحليفة التي ضربها «باومباخ»، قد احترقت حتى الانطفاء ومالت إلى أبعد حد. وهكذا، أضاف الرائد الطيار «فيرنر باومباخ» ضحية أخرى، إلى القائمة المتعلقة بالسفن الحليفة التي أرسلها إلى القاع والآخذة في التضخم.

لقد شعرت (١٦) سفينة حليفة بوطأة ضربات الطيار الألماني «فيرنر باومباخ»، وذلك قبل أن تتم ترقيته إلى منصب قائد «قوات القاذفات، Bomber Forces» الألمانية(٥).

ملاحظة

اتخذ «الكاتب» من اسم الطائرة بطلة القصة وهو «يونكرز يو ـ ٨٨» عنواناً لها، أما العنوان: «مدمر السفن» فهو من وضع «المترجم».

هوامش المترجم

(١) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(٢) Kampfgeschwader : (KG). ـ بالألمانية.

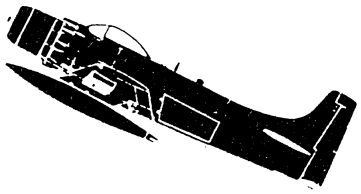
(٣) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(٤) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(٥) خرج الطيار الألماني «فيرنر باومباخ» من «الحرب العالمية الثانية» سالماً، وفي النصف الثاني من الأربعينات أصدر مذكراته تحت عنوان: «حياة وموت القوى الجوية الألمانية».

غلين ب. بافوزيت

وميض البرق



المصـــدر

- « More World War II Aircraft in Combat» - Glenn B. Bavousett - Arco - New York, 1981.

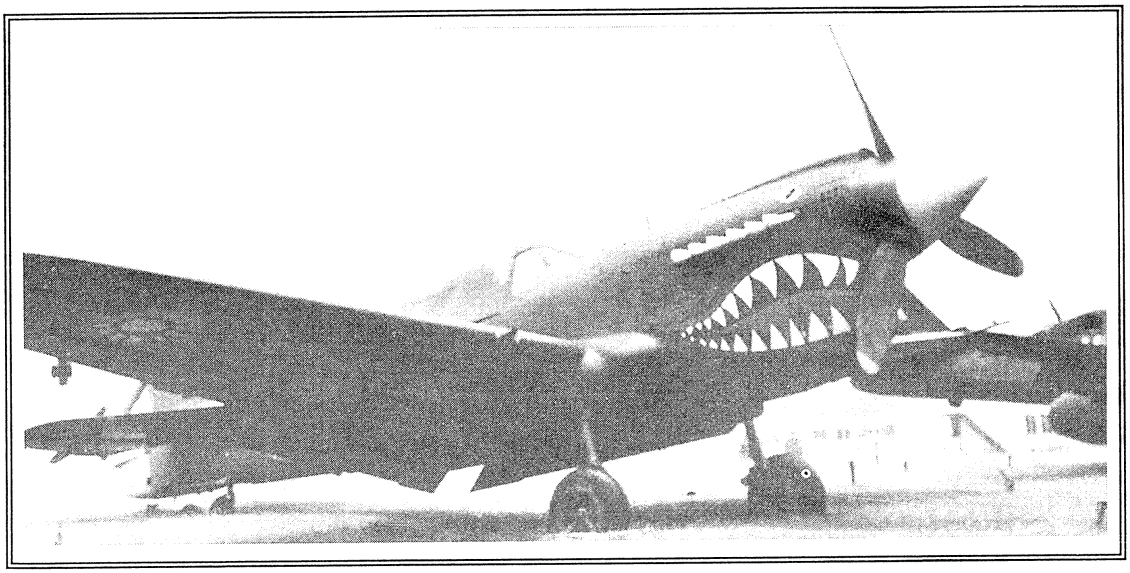
- «Macchi M.C.202 Folgore», PP.84 - 86.

لاشك في أن الطائرة المقاتلة الإيطالية «ماكي Macchi M.C.202»[١] ذات التصميم الأنيق والتي عرفت أيضاً بالاسم: «فولغور، Folgore» أي: «البرق، Lightning»، هي أروع مقاتلة دخلت القتال لدى سلاح الجو (Regia Aeronautica)[٢] الإيطالي خلال «الحرب العالمية الثانية »، وقد تكشفت عن براعة حقيقية منذ تنفيذها لتحليقها الأول بتاريخ ١٠ آب ١٩٤٠.

في البداية، كانت «البرق» مجهزة بمحرك واحد مكبسي ألماني الصنع، ومسلحة برشاشين من عيار (١٢,٧) مم. وبعد ذلك، أصبحت مجهزة بمحرك واحد مكبسي زاوي (V) يبرّد بالسوائل من طراز «دايملر ـ بينز Daimler - Benz D.B. 601» الألماني المنشأ والذي صنع في «إيطاليا» بموجب ترخيص تحت الاسم: «آلفا روميو Alfa Romeo R.A.1000 RC.41 -I »، وتسليحها مؤلفٌ من أربعة رشاشات: اثنان من عيار (١٢,٧) مم يرسلان الطلقات من خلال ريشات المروحة واثنان من عيار (٧,٧) مم مركبان في الجناحين، ووصلت سرعتها القصوى إلى (٣٧٥) ميلاً في الساعة على ارتفاع (١٨٣٧٠) قدماً، أما معدل صعودها فكان ممتازاً وقدرتها العالية على المناورة كانت رائعة.

تم تخصيص مقاتلات «ماكي M.C.202» في البداية من أجل وحدات «الفوج رقم ١، Stormo N.1» [٣] الجوي الإيطالي وذلك خلال صيف عام ١٩٤١، وفي شهر تشرين الثاني من العام نفسه بدأ الاستخدام العملياتي للمقاتلة «البرق» وذلك من قبل الوحدات الجوية المذكورة آنفاً في «ليبيا». وخلال عام ١٩٤٢، خاضت مقاتلات «البرق» التابعة للفوجين الجويين الإيطاليين: «الفوج رقم ١، Stormo N.1»[٤] و«الفوج رقم ٤، Stormo N.4»[٥] معارك جوية ضخمة ضد القوى الجوية الملكية (R.A.F.)[٦] البريطانية، ليس في «شمال افريقيا» فحسب وإنما في الأجواء المحيطة بجزيرة «مالطا» أيضاً، وقد نعمت «البرق» في غضون هذه المعارك الجوية بنجاح كبير تجاه مقاتلات الخط الأول في القوى الجوية الملكية (R.A.F.) البريطانية. لقد تمكنت «البرق» من العمل بسهولة داخل تشكيلات المقاتلات الأميريكية المنشأ من طراز «كورتيس توماهوك، Curtiss Tomahawk» و «كورتيس كيتيهوك، Curtiss Kittyhawk»[٧] والمقاتلات البريطانية من طراز «هوكر هوريكين، Hawker Hurricane»، كما نجحت في الصمود في وجه المقاتلات البريطانية المتبجحة من طراز «سوبرمارين سبيتفاير، Supermarine Spitfire».

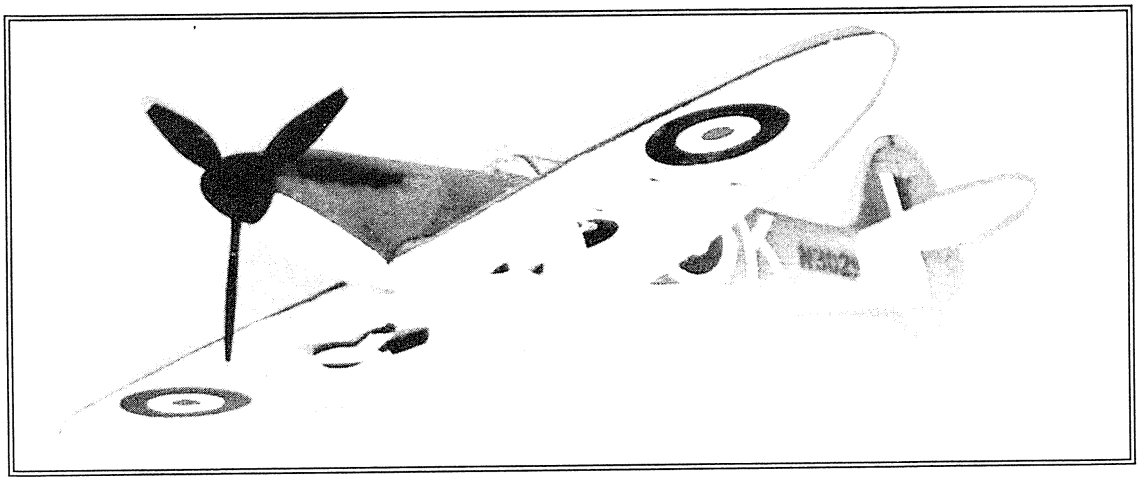
واحد من أبطال الطيران الإيطالي المقاتل في «الحرب العالمية الثانية»، بدأ نجمه في الصعود إبان تحليقه على متن المقاتلة «M.C.202» خلال صيف وخريف عام ١٩٤٢، إنه



المقاتلة الأميريكية «كورتيس P - 40 وورهوك»

النقيب [٨] الطيار الإيطالي «فرانكو بوردوني - بيسليري، Franco Bordoni - Bisleri» الذي سجل سبعة من انتصاراته الجوية الإثني عشر في «شمال إفريقيا» خلال الفترة القصيرة الممتدة بين العشرين من شهر تشرين الأول والسابع من شهر تشرين الثاني من عام ١٩٤٢.

يبقى العمل الفذ والأكثر روعة بين أعمال النقيب الطيار «فرانكو بوردوني - بيسليري» البطولية، هو قيامه على متن «البرق» بإسقاط طائرتين من طراز «كورتيس كيتيهوك» خلال قتال جوي تلاحمي ضار بتاريخ ١ تشرين الثاني ١٩٤٢. ففي ذلك اليوم، كانت (١٢) طائرة من طراز «كيتيهوك» من «السرب رقم ٢٥٠» التابع للقوى الجوية الملكية (R.A.F.) البريطانية قد شرعت في مهاجمة طريق «مرسى مطروح» في «مصر» عندما هوجمت فجأة من قبل (٤) مقاتلات



المقاتلة البريطانية «سوبرمارين سبيتفاير»

من طراز «M.C.202» تابعة لـ «السرب رقم ١٨، Gruppo 18»[٩] الإيطالي، وخلال (١٠) دقائق من القتال الجوي التلاحمي سقطت (٣) طائرات من طراز «كيتيهوك» ضحية لرشاشات مقاتلات «البرق» الإيطالية، إثنتان منها برشاشات «البرق» التي كان يقودها النقيب «فرانكو بوردوني - بيسليري».

في شهر أيلول من عام ١٩٤٢، تم إرسال مفرزة من مقاتلات «M.C. 202» إلى «الاتحاد السوفييتي» للعمل لدى «السرب رقم ٢١، Gruppo N.21»[١٠] الإيطالي. وعلى الرغم من قلة العدد، سطرت مقاتلات «البرق» صفحات جيدة جداً عن نفسها على «الجبهة الشرقية» في مواجهة المقاتلات السوفييتية من طراز «ياك، YAK» و«لاغ غ، LAGG».

وفي «شمال إفريقيا»، واصلت المقاتلة «M.C.202» خوض غمار القتال، ليس ضد القوى الجوية الملكية (R.A.F.) البريطانية فحسب وإنما ضد قوات الجيش الأميركي الجوية (U.S.A.A.F.)[١١] أيضاً، والتي دخلت القتال في «شمال إفريقيا» خلال شهر تشرين الثاني من عام ١٩٤٢. وقد نعمت «البرق» في غضون اشتباكاتها مع الطائرات الأميركية في «شمال افريقيا»، بميزاتها المتعلقة بالقدرة العالية جداً على المناورة ومعدل الصعود الممتاز في مواجهة المقاتلات الأميركية من طراز «لوكهيد P - 38 لايتننغ، Lockheed P - 38 Lightning»، في حين لم تصبح المقاتلة الأميركية «بيل P - 39 إيراكوبرا، Bell P - 39 Airacobra» نداً لـ«البرق» على الإطلاق.

وخاضت المقاتلات المتبقية من طراز «M.C.202»، غمار القتال ضد الهجمات الجوية الحليفة الضخمة على جزيرة «صقلية»، وفيما بعد واصلت «البرق» عملها ضد طيران «الحلفاء» عقب غزو «إيطاليا». وبعد استسلام الإيطاليين في عام ١٩٤٣، خدمت قلة من مقاتلات «ماكي M.C.202 فولغور» - «البرق» - إلى جانب «الحلفاء» في شمال «إيطاليا»، حيث عملت لدى «القوى الجوية شريكة الحرب، Co - Belligerent Air Force»[١٢] التابعة لـ «الجمهورية الاشتراكية الإيطالية»[١٣].

ملاحظة

اتخذ «الكاتب» من اسم الطائرة بطلة القصة وهو «ماكي M.C.202 فولغور» عنواناً لها، أما العنوان: «وميض البرق» فهو من وضع «المترجم».

هوامش المترجم

(١) الحرف «M» في رمز الطائرة «البرق» ــ «M.C.202» ـ هو الحرف الأول من الاسم الرئيسي للشركة الصانعة: «ماكي، Macchi»، أما الحرف «C» في رمز الطائرة المذكورة فهو الحرف الأول من لقب مصممها: «ماريو كاستولدي، Mario Castoldi».

(٢) بالإيطالية في الأصل الإنكليزي.

(٣) بالإيطالية في الأصل الإنكليزي.

(٤) بالإيطالية في الأصل الإنكليزي.

(٥) بالإيطالية في الأصل الإنكليزي.

(٦) (R.A.F.) : Royal Air Force.

(٧) «توماهوك» و «كيتيهوك»: اسمان أطلقهما البريطانيون على نماذج من المقاتلة الأميريكية «كورتيس P - 40 وورهوك، Curtiss P- 40 Warhawk».

(٨) وردت هذه الرتبة في الأصل الإنكليزي بالإيطالية: «Capitano».

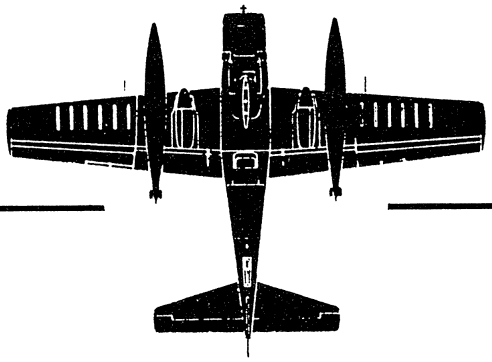
(٩) بالإيطالية في الأصل الإنكليزي.

(١٠) بالإيطالية في الأصل الإنكليزي.

(١١) (U.S.A.A.F.) : United States Army Air Forces.

(١٢) استسلمت «إيطاليا» لـ «الحلفاء» في شهر أيلول من عام ١٩٤٣. وفي الثالث عشر من شهر تشرين الأول من عام ١٩٤٣، أعلنت «إيطاليا» الحرب على «ألمانيا». وفي اليوم نفسه، أصدر «الاتحاد السوفييتي» و «الولايات المتحدة الأميريكية» و «بريطانيا» إعلاناً رسمياً اعترفوا فيه بـ «إيطاليا» دولة محاربة إلى جانبهم.

(١٣) هي الجمهورية التي أعقبت سقوط «الفاشية» في «إيطاليا».



غلين ب. بافوزيت

الطاعون الأسود

المصـــــدر

- « More World War II Aircraft in Combat» - Glenn B. Bavousett - Arco - New York, 1981.

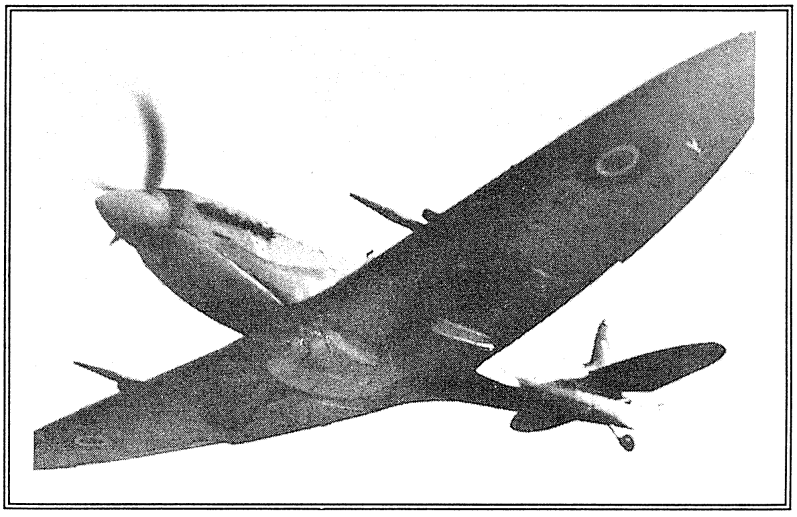
- «Ilyushin IL - 2 Shturmovik» , PP. 90 - 92.

في صباح اليوم الثاني والعشرين من شهر حزيران عام ١٩٤١، اندفعت فيالق «هيتلر، Hitler»[١] المدرعة (Panzer)[٢] نحو «الاتحاد السوفييتي» ... ونتيجة لنجاحات الحرب الألمانية الخاطفة كالبرق في «الغرب» حيث شوهدت القوات الألمانية وهي تكتسح بسرعة خلال العام الماضي - ١٩٤٠ - «هولندا» و «بلجيكا» و «فرنسا»، فقد كان التخمين المباشر هو أن «الروس» لن يتمكنوا من الصمود حتى الشتاء ... لكنه ولحسن الحظ، كان شتاء روسياً مبكراً وقاسياً إلى حد أنه أوقف الحرب الخاطفة (Blitzkrieg)[٣] الألمانية على مرأى من قبب «الكريملين، Kremlin» في العاصمة السوفييتية «موسكو» ... وهكذا توقف القتال إلى ما بعد ذوبان الثلوج.

وعندما ذابت الثلوج، تحولت الأرض إلى مستنقع وحل خلال ربيع عام ١٩٤٢... فتقدمت الآلة الحربية الألمانية مرة أخرى، ولكن ببطء وانتظام هذه المرة... وتحركت بعسر حتى توقفت في جنوب غرب «الاتحاد السوفييتي» عند مدينة «ستالينغراد»[٤].

في البداية، اضطرت «القوات الجوية السوفييتية» والقوات الأرضية الروسية أيضاً إلى الإنقلاب على أعقابها والتقهقر أمام هجوم الدبابات (Panzer)[٥] الألمانية الضاري... ولكن ملامح الصراع سواء في السماء أو على الأرض، أخذت في التبدل عندما أصبحت هناك معدات جديدة في متناول «الروس».

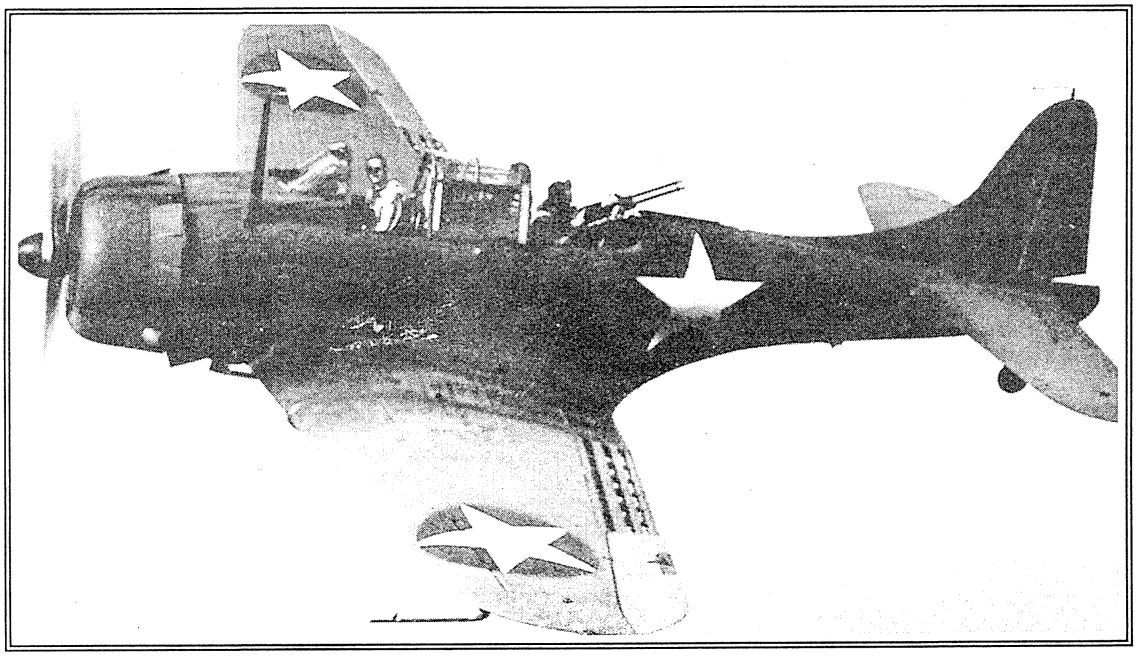
وجاء التحدي الأكثر خطورة من قبل «القوات الجوية السوفييتية» بالنسبة للألمان، في صيغة طائرة الهجوم الأرضي ذات التصفيح الأكثر ثقلاً بين طائرات الهجوم التي ظهرت خلال «الحرب العالمية الثانية»، وهي الطائرة «إيليوشين إيل -٢، Ilyushin IL -2» ذات المحرك الواحد المكبسي والتي عرفت أيضاً بالاسم: «شتورموفيك، Shturmovik»[٦].



كان التصميم الأساسي لطائرة الهجوم «إيل ــ ٢» رائعاً، فمقدمة الجسم المصفحة تحتضن المحرك والطيار يقبع في حجرة مصفحة أيضاً، وقد تراوحت سماكة التصفيح في كل من هذين المكانين بين (٥) و (١٢) مم. أما تسليحها فكان مؤلفاً من: رشاشين من عيار (٧,٦٢) مم، ومدفعين رشاشين من عيار (٢٠) مم، بالإضافة إلى نقاط تعليق من أجل حمل (٨) صواريخ غير موجهة من عيار (٨٢) مم و (٤) قنابل زنة الواحدة (١٠٠) كغ.

كانت الطائرة «إيل ــ ٢» في البداية ذات مقعد واحد، إلا أنه جرى فيما بعد تطويل حجرتها المصفحة وإضافة مقعد خلفي احتله رامي رشاش مسلح برشاش واحد من عيار (١٢,٧) مم، وذلك من أجل تأمين حماية إضافية للطيار. وعملاً بسنة التطور، أخلى المدفعان الرشاشان من عيار (٢٠) مم مكانيهما في الجناحين لمدفعين رشاشين من عيار (٢٣) مم، وهذان الأخيران أخليا مكانيهما بدورهما لمدفعين رشاشين أكثر قوة من عيار (٣٧) مم، كما تحسنت حمولة الطائرة المذكورة من القنابل وزناً ونوعاً. وأصبحت هذه الطائرة المرعبة تعرف من قبل «القوات البرية الألمانية» باسم: «شفارز تود، Schwarz Tod»[٧]، أي: «الطاعون الأسود، Black Death»[٨].

ذاع صيت الطائرة «شتورموفيك» من جراء نجاحها الفوري ضد الأرتال الأرضية الألمانية، وعلاوة على ذلك كمدمرة دبابات أيضاً، حيث اضطلعت مدافعها الرشاشة وصواريخها غير الموجهة بجباية ضريبة مرور مروعة من العتاد الألماني



المدرع. وعلى الرغم من أنها كانت تبدو طائرة غير عملية، إلا أن قدرتها العالية في الهجوم على ارتفاع منخفض وتصفيحها، قد جعلا منها خصماً هائلاً تجاه الطائرات المقاتلة التابعة للقوى الجوية (Luftwaffe)[٩] الألمانية.

عانت الطائرات الأولى من طراز «إيل - ٢»، من نقطتين ضعيفتين فقط كانتا قابلتين للعطب من قبل خصومها هما: مبرّد الزيت تحت الجسم ومجموعة الذيل الخشبية. ولكن بوصول النموذج ذي المقعدين المترادفين من الطائرة «إيل ـ ٢» بواقيتة المصفحة لحماية مبرّد الزيت، تم التخلي عن واحدة فقط من نقطتي الضعف المذكورتين آنفاً، كما أن الرشاش المزود به الرامي في المقعد الخلفي قد جعل عمليات مهاجمة المقاتلات المعادية للطائرة «شتورموفيك» من أي جانب على ارتفاع منخفض أكثر صعوبة.

بتاريخ ٢٠ تشرين الثاني ١٩٤٢، بدأت «القوات البرية الروسية» هجوماً معاكساً ضخماً ضد القوات الألمانية في الزاوية الجنوبية من جبهة «ستالينغراد»... ومع أن الطقس الرديء جعل إمكانية تقديم الدعم الجوي للقوات الأرضية عسيرة، لكن طياري طائرات الهجوم من طراز «إيل - ٢» واصلوا تحليقاتهم من أجل جعل حياة الأعداء تعيسة.

ففي اليوم الحادي والعشرين من شهر تشرين الثاني عام ١٩٤٢، قاد النقيب الطيار «ف.م. غولوبيف، V.M.Golubev» الحائز على لقب «بطل الاتحاد السوفييتي»[١٠] تشكيلته المؤلفة من (٦) طائرات من طراز «إيل ـ ٢» نحو مطار ألماني في المنطقة المجاورة لقاعدته ... وعلى الرغم من كثافة نيران المدفعية المعادية المضادة للطائرات (م/ط)، فقد تمكن الطيارون الروس من إسكات المدافع المضادة للطائرات وتدمير (٨) طائرات ألمانية على الأرض.

وفي طريق العودة إلى القاعدة، صادف الطيارون الروس مقاتلات ألمانية من طراز «ميسيرشميت مي - ١٠٩، Messerschmitt Me- 109» [١١] يقودها طيارون تابعون لـ «القوى الجوية الهنغارية» التي اشتركت في «معركة ستالينغراد» إلى جانب الألمان ... فقاد النقيب «غولوبيف» طائراته بجرأة نادرة نحو التشكيل المعادي على الرغم من حمم رشاشات الأخير ومدافعه الرشاشة، وتمكن الطيارون الروس خلال اشتباك قصير الأمد من إسقاط طائرتين من طائرات ذلك التشكيل من الأجواء.

لم يتلكأ طيارو طائرات الهجوم السوفييتية من طراز «إيليوشين إيل ـ ٢ شتورموفيك» عن القيام بواجبهم مطلقاً طوال الحرب، حيث أصبحت جهودهم في تدمير الدبابات أسطورة، كما أثبتوا أنهم العامل الحاسم في الكثير من معارك الدبابات ... لقد قضت الطائرة التي أطلق عليها لقب: «الطاعون الأسود» حياتها القتالية أكثر من أمينة لاسمها وشهرتها.

ملاحظـــة

اتخذ «الكاتب» من اسم الطائرة بطلة القصة وهو «إيليوشين إيل ـ ٢ شتورموفيك» عنواناً لها، أما العنوان: «الطاعون الأسود» فهو من وضع «المترجم».

هوامش المترجم

(١) هو: «آدولف هيتلر، Adolf Hitler» (١٨٨٩ ـ ١٩٤٥)، زعيم «ألمانيا النازية» (١٩٣٣ ـ ١٩٤٥).

(٢) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(٣) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(٤) تعرف هذه المدينة اليوم باسم: مدينة «فولغوغراد».

(٥) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(٦) كلمة «شتورموفيك» الروسية تعني: «طائرة هجوم»، فهي تطلق على جميع طائرات الهجوم الروسية، لكن الطائرة «إيل ـ ٢» هي التي كانت الأكثر شهرة بها كاسم شعبي.

(٧) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(٨) «الطاعون الأسود»: وباء طاعون شديد تفشى في «أوروبا » و«آسيا» في القرن الرابع عشر الميلادي.

(٩) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(١٠) لقب «بطل الاتحاد السوفييتي»: هو أسمى درجات التكريم لأعمال البطولة في «الاتحاد السوفييتي»، استحدث في عام ١٩٣٤.

في عام ١٩٣٤، قام سبعة من الطيارين السوفييت يرافقهم الميكانيكيون بتنفيذ عدة رحلات جوية على متن مجموعة من الطائرات إلى معسكر فوق الجليد أقامه ركاب السفينة محطمة الجليد التي تحمل الاسم: «تشيليوسكين» وعددهم (١٠٤) أشخاص وذلك إثر اضطرارهم لمغادرة سفينتهم قبل أن تغرق في «بحر تشوكتشي» الواقع ضمن «الدائرة القطبية الشمالية»، وتمكنوا من نقل أولئك الركاب جواً إلى البر قاهرين بذلك أقسى العوامل الطبيعية على الإطلاق. وبهذه المناسبة، استحدثت الحكومة السوفييتية لقب «بطل الاتحاد السوفييتي» وأنعمت به على أولئك الطيارين السبعة، فكانوا أول من حملوا ذلك اللقب. وبعد فترة، تم إنشاء الوسام الخاص بلقب «بطل الاتحاد السوفييتي» وهو: ميدالية «النجم الذهبي لبطل الاتحاد السوفييتي».

خلال «الحرب الوطنية العظمى» (١٩٤١ ـ ١٩٤٥)، حاز (٢٤٢٠) طياراً سوفييتياً على لقب «بطل الاتحاد السوفييتي»، بينهم (٦٥) طياراً منحوا ذلك اللقب مرتين. أما الطياران الشهيران: «إيفان نيكيتيتش كوجيدوب، Ivan Nikitich Kozhedub» و «آلكسندر إيفانوفيتش بوكريشكين، Alexander Ivanovich Pokryshkin»، فهما الطياران السوفييتيان الوحيدان اللذان أنعم عليهما بلقب «بطل الاتحاد السوفييتي» ثلاث مرات خلال «الحرب الوطنية العظمى» والتي خرجا منها سالمين، الأول لإسقاطه (٦٢) طائرة معادية والثاني لإسقاطه (٥٩) طائرة معادية. وجدير بالإضافة أن لقب «بطل الاتحاد السوفييتي» بالنسبة لطياري المقاتلات السوفييت إبان «الحرب الوطنية العظمى» كان يمنح لواحدهم للمرة الأولى إذا أسقط (٢٠) طائرة معادية، وللمرة الثانية إذا أسقط (٤٠) طائرة معادية، وللمرة الثالثة إذا أسقط (٦٠) طائرة معادية ... وهكذا.

(١١) يطلق أيضاً الرمز «Bf ـ 109» على الطائرة «ميسيرشميت مي ـ ١٠٩».

غلين ب. بافوزيت

مدمّرو السدود

المصـــدر

- « More World War II Aircraft in Combat» - Glenn B. Bavousett - Arco - New York, 1981.

- «Avro Lancaster» , PP. 40 - 43.

قبل تفجير القنبلة الذرية الأولى[1]، كان حلم العديد من مخترعي الأسلحة في «الحرب العالمية الثانية، W.W.II»[2] هو ابتكار سلاح يمكنه بضربة فريدة أن يقصّر فعلاً أمد الحرب، وقد تم تنفيذ واحدة من المحاولات الكبرى في هذا المجال من قبل الدكتور «بارنس واليس، Barnes Wallis» مصمم الطائرات والمبتكر البريطاني اللامع.

فكّر الدكتور «واليس» ـ بعد أن ألقى نظرة دقيقة على «نهر الروهر، The Ruhr River» في «ألمانيا»، والذي تقوم عليه أربعة سدود جبارة تحمل الأسماء: «موهنه، Möhne» و «إيدر، Eder» و «سوربه، Sorpe» و «إينيبه، Enneppe»، وكل سد منها يحتجز خلفه أطناناً وأطناناً من المياه التي تستخدم في إمداد صناعة «حوض الروهر، The Ruhr Valley» الألماني بالقدرة الكهربائية المتولدة من القوة المائية ـ بأنه إذا تم تخريب هذه السدود، فإن الفيضان الناتج لن يكون مدمراً بالنسبة لأولئك الذين سيعلقون به من أناس وممتلكات في ذلك الوقت فحسب، بل سيصبح أيضاً سبب فقدان مشؤوم للقدرة الرئيسية والأساسية للصناعة الحربية القائمة هناك ... إذاً، حطّم السدود، والحرب سيقصر أمدها من غير ريب ... ولكن: كيف نفعل ذلك؟

هذا هو السؤال الذي تشكّل الآن في عقل «واليس» الناشط.

كان الدكتور «واليس» يعلم أنه يوجد لكل مسألة حل واحد على الأقل، ويعرف أن القصف الجوي التقليدي يبقى غير وارد في هذه الحالة: نظراً لأن الأمر سيتطلب موجات من تشكيلات القاذفات ولن تكون الخسائر في هذه القاذفات بسبب نيران مدفعية العدو المضادة للطائرات ومقاتلاته بقيمة النتائج التي سيمكن تحقيقها، ويدرك أيضاً أنه لا يمكن تنفيذ المهمة بإرسال طائرات تحمل طوربيدات ضخمة جداً: نظراً لأن الألمان الماكرين كانوا قد أمّنوا أنفسهم في ذلك الحين عن طريق نشر شبكات واقية من الطوربيدات أمام السدود.

وتوصل الدكتور «واليس» إلى أن هناك طريقة عملية واحدة فقط لتحقيق الهدف: وهي في جعل قنبلة ضخمة تثب بسرعة فوق سطح الماء باستخدام نفس المبدأ الذي يستخدمه الصبية الصغار لزلق حجارة مسطحة بسرعة فوق سطح مياه بركة أو نهر، وتثب القنبلة فوق سطح الماء نحو السد حتى انتهاء قوة اندفاعها، وقريباً من السد سوف تغرق ومن ثم ستنفجر، وسيتحطم السد ويعقب ذلك فيضان مدمر.

لكن الأمر يحتاج في البداية إلى «قنبلة».

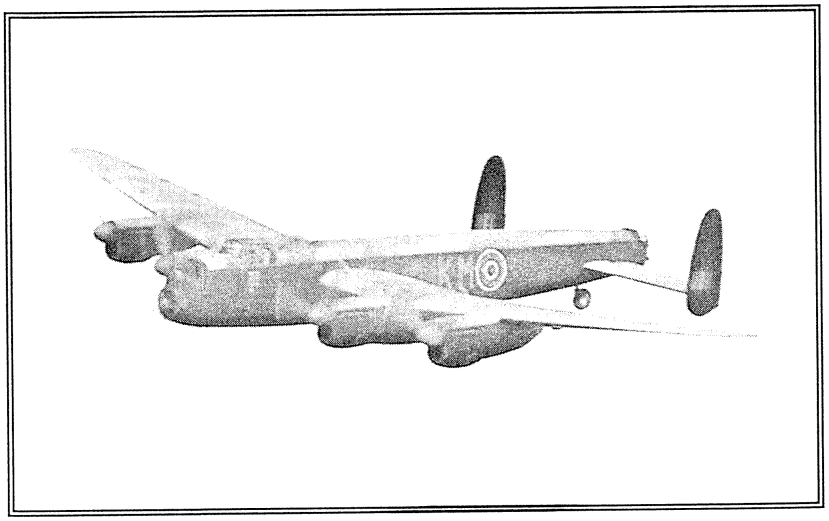
ابتكر الدكتور «واليس» أسطوانة ضخمة مملوءة بمادة «RDX» الشديدة الانفجار، وقد بلغ وزن تلك القنبلة الوحشية التي بناها «واليس» (١٠٠٠٠) رطل إنكليزي تقريباً.

وبعدئذ نأتي إلى «حاملة القنبلة».

لا يوجد هنا أكثر من خيار واحد، إذ لا يمكن أن تحمل تلك القنبلة إلا من قبل طائرة بريطانية واحدة فقط هي: القاذفة «آفرو لانكاستر، Avro Lancaster» ذات المحركات الأربعة وصاحبة أكبر سعة حملية بين قاذفات «الحرب العالمية الثانية»، ووفقاً لذلك تم تسليم قاذفات من طراز «لانكاستر» معدّلة خصيصاً لهذه المهمة إلى وحدة جوية مشكّلة حديثاً ضمن القوى الجوية الملكية (R.A.F.) [٣] البريطانية هي: «السرب رقم ٦١٧»، هذه الوحدة التي قدّر لها أن تدخل التاريخ باسم: وحدة «مدمرو السدود، The Dambusters».

انتهى أمر «الثوابت»، وجاء الآن دور حل «المتغيرات».

من أي علو ومسافة يجب أن نقذف القنبلة حتى نتسبب في جعل الأسطوانة تثب فوق سطح الماء نحو السد وتتوقف أقرب ما تكون إليه؟، لقد تم حل كل ما يتعلق بذلك حلاً بلغ حد الكمال من خلال المحاولة والخطأ، ولكن ليس قبل ابتداع بعض الابتكارات البسيطة الحاذقة للتغلب على عدم ملاءمة وسائط التحليق الموجودة آنذاك. وعلاوة على ذلك، لم تتمكن تلك القنبلة الوغدة من أن تسلك الطريق نفسه



القاذفة البريطانية الثقيلة «آفرو لانكاستر»

في كل مرة قذفت فيها، وقد تم تذليل هذا السلوك الشارد عندما اكتشف أن القنبلة المذكورة سوف تسلك طريقاً أساسياً وتثب عدداً ثابتاً من المرات فوق سطح الماء في طريقها نحو السد حتى تفقد قوة اندفاعها متى حرّرت وهي تدور بمعدل (٥٠٠) دورة في الدقيقة، وهكذا حلت المسألة الأولى.

أما المسألة التالية فكانت المسافة التي يجب تحرير القنبلة منها، فتحريرها أبكر مما ينبغي أو متأخرٌ عما ينبغي لن يفضي إلا إلى تنفيذ محاولة حسنة فقط، نظراً لأن أي ضررٍ سوف تنزله القنبلة تحت تأثير أي من الشرطين المذكورين آنفاً لن يكون إلا تافهاً. وقد حلت مسألة المسافة عن طريق علم الرياضيات وابتكار بصري بسيط جداً: فالمسافة بين الحاجزين الثابتين فوق السد كانت معروفة، وانطلاقاً من هذا تم صنع أداة بسيطة لتستخدم من قبل قاذف القنبلة وتحتوي على عمودين بحجم قلم الرصاص حسبت المسافة الفاصلة بينهما رياضياً، كما تم تحديد موقعها أمام عيني قاذف القنبلة على مسافة قررت سلفاً ورياضياً أيضاً. فعندما تبدأ القاذفة في الانطلاق نحو الهدف (السد) سوف يُشاهد عمودا الأداة على جانبي حاجزي السد، وبعدئذ سيتحرك العمودان أثناء اقتراب القاذفة من السد نحو الحاجزين، ومتى غطى العمودان الحاجزين تكون القاذفة قد بلغت نقطة قذف القنبلة.

وبعدئذ، جرى حساب العلو الصحيح الذي يجب تحرير القنبلة منه والضروري لجعلها تثب العدد المناسب من الوثبات فوق سطح الماء نحو السد، فكان أن أصبح الأمر يتطلب تنفيذ قصف جوي من علو منخفض إلى أبعد الحدُود ويتضمن في حد ذاته القيام بأداء خال من الأخطاء. ومن أجل ذلك تم تركيب ضوءين موضعيين قويين على كل قاذفة: الأول تحت مقدمتها والثاني تحت ذيلها[٤]، ومن ثم جرى توجيههما نحو الأسفل بزوايا قررت سلفاً بحيث تسبب تقاطع شعاعيهما مع بعضهما على المسافة المضبوطة لتحديد العلو الصحيح للقصف. فعندما تبدأ القاذفة في الانطلاق نحو الهدف (السد) سوف يتم تشغيل الضوءين المذكورين وسيقوم راصد بضبط البقعتين الضوئيتين المتشكلتين من شعاعيهما على سطح الماء، وستتحرك البقعتان الضوئيتان المذكورتان طبعاً نحو بعضهما أثناء قيام الطيار بخفض ارتفاع القاذفة، ومتى التقتا تكون القاذفة قد بلغت العلو الصحيح للقصف. وبالطبع، سيكون الراصد على اتصال مستمر مع جميع أفراد الطاقم في القاذفة أثناء قيامه بالإعلام عن حركة البقعتين الضوئيتين.

وبعد عدة أسابيع من التدريب السري الجدي والشامل، بدأ تنفيذ المهمة خلال ليلة ١٦ ـ ١٧ أيار ١٩٤٣، وذلك عندما أقلعت (١٩) قاذفة بريطانية من طراز «لانكاستر»، وتجمعت ضمن ثلاث موجات كل واحدة منها مؤلفة من ثلاث مجموعات، وانطلقت بعيداً على ارتفاع منخفض فوق البحر كي تتملص من الاكتشاف من قبل الرادارات المعادية.

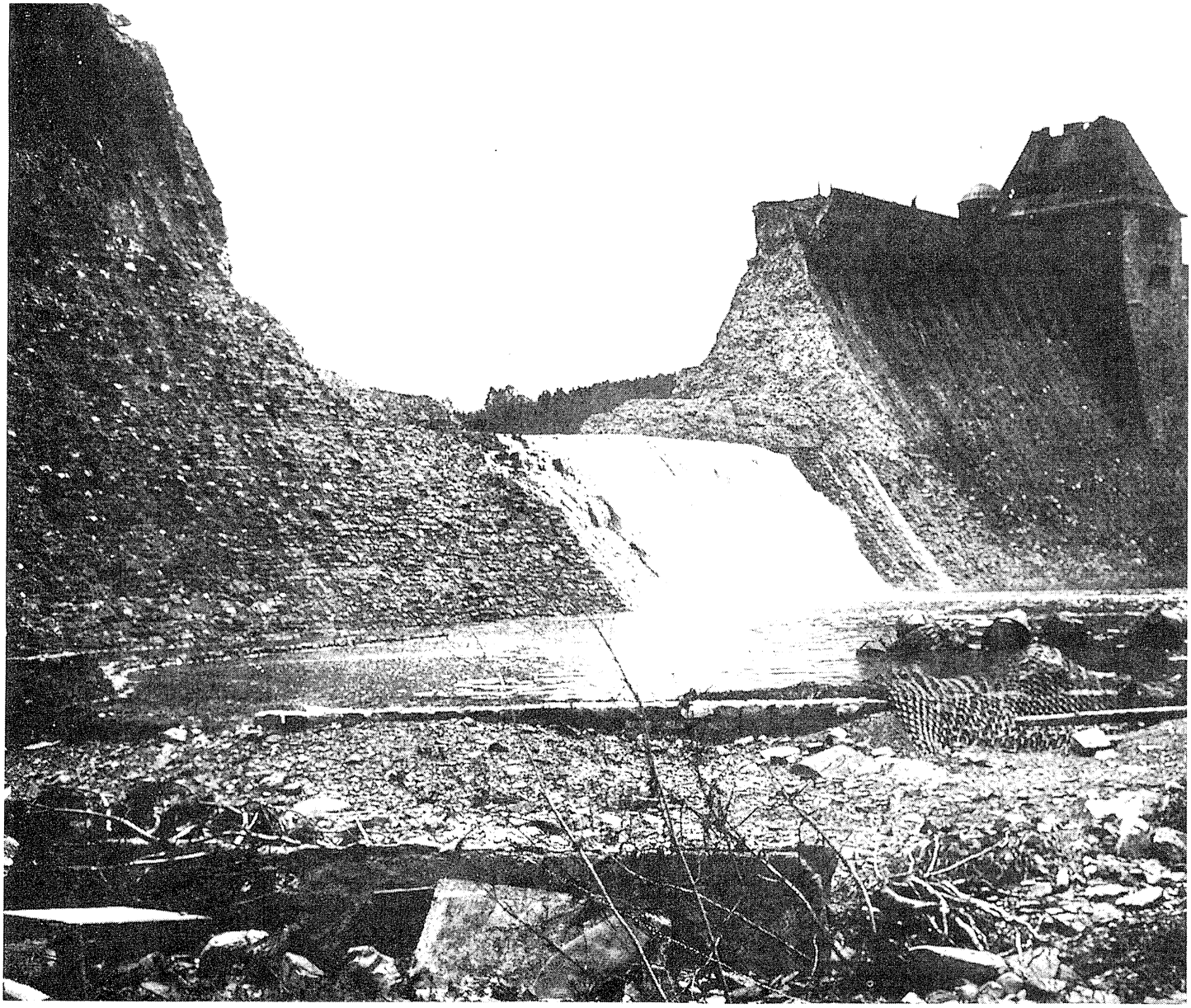
كانت القوة الأولى من هذه القاذفات والمؤلفة من (٩) طائرات والتي كان هدفها المحدد هو السد الأضخم بين تلك السدود الأربعة: «سد موهنه»، تحت قيادة قائد «السرب رقم ٦١٧» المقدم الطيار البريطاني «غاي جيبسون، Guy Gibson» طيار القاذفات المحنك والذي سوف يلقي قنبلته أولاً عندما تصل قوة القاذفات المذكورة آنفاً إلى هدفها.

أقبلت القاذفة الضخمة هادرة فوق البحيرة على علو ضئيل قدره (٦٠) قدماً عن سطحها الساكن، يقودها «جيبسون» بسرعة قدرها (٢٢٠) ميلاً في الساعة، وتم تشغيل ضوئي تحديد العلو الصحيح للقصف، وحين شوهدا من قبل الألمان المتواجدين عند السد فتحوا نيران مدفعية آلية خفيفة مضادة للطائرات مركزة ومخططة من مسافة قريبة جداً. وتابع «جيبسون» طريقه قدماً، بينما كان راصد البقعتين الضوئيتين يزود أفراد الطاقم بالمعلومات المتعلقة بالعلو، وعينا قاذف القنبلة مثبتتان على مهدافه. لقد كانت انطلاقة مثالية نحو الهدف (سد موهنه)، وعند نقطة واحدة حدث الانطباق بين تقاطع شعاعي الضوءين الموضعيين عند سطح الماء من جهة وتغطية عمودي مهداف قاذف القنبلة للحاجزين الثابتين فوق السد من جهة أخرى متى وكما يجب أن يكون، فضغط قاذف القنبلة على زر تحريرها.

سقطت القنبلة الأسطوانية المدوّمة، ومضت في طريقها لترتطم بالمياه، وأخذت في الوثب نحو السد حتى تعشّقت به تماماً وانفجرت قبالته ... إلا أن سد «موهنه» صمد ولم يتحطم.

أما القاذفة التالية المهاجمة لسد «موهنه»، فقد أصيبت من قبل نيران المدفعية المضادة للطائرات، وفقدت بالتالي الإحكام المطلوب من أجل تنفيذ قصف مثالي... ووثبت قنبلتها فوق سطح الماء حتى ضربت أحد حاجزي السد، وانفجرت دون أن تسبب أي ضرر خطير. في حين قذفت القاذفة الثالثة المهاجمة للسد نفسه قنبلتها من مسافة أقصر مما ينبغي.

إلا أن القاذفتين التاليتين في الهجوم على سد «موهنه» أحكمتا قصفه، فتفتت بناؤه وخرسانته وسط جلبة ضخمة وجؤار جبار، وانطلق دفق عظيم من المياه المحتجزة خلفه هادرٌ نحو الحوض أدناه. لقد تحطم سد «موهنه»، لكن هذا الأمر لم يتحقق دون ثمن دفعه البريطانيون، حيث فقد «جيبسون» واحدة من قاذفاته من جراء إصابتها بنيران المدفعية المضادة للطائرات بينما كانت ماضية في طريقها نحو الهدف.



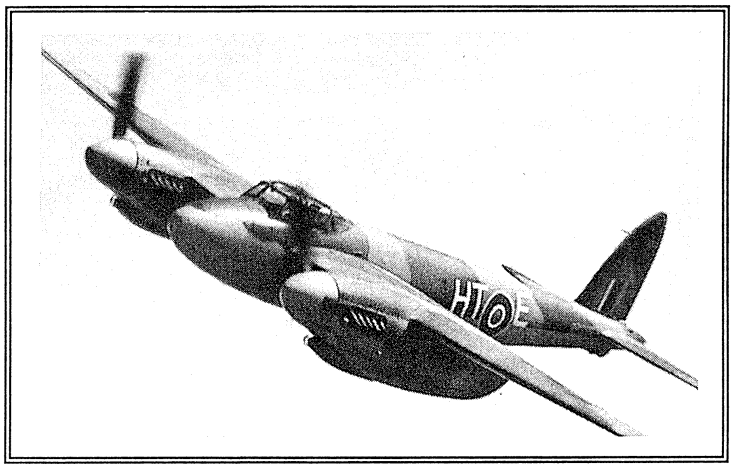
سد «موهنه» بعد إغارة قاذفات «جيبسون» عليه .

والآن يقود «جيبسون» بقية الطائرات التي لا تزال تحتفظ بقنابلها من قوة قاذفاته نحو «سد إيدر» ... كانت انطلاقة القاذفة الأولى في الهجوم على سد «إيدر»، انطلاقة على علو منخفض أكثر مما ينبغي نحو الهدف، فارتطمت قنبلتها بأحد حاجزي السد، وتدمرت القاذفة المذكورة من جراء انفجار قنبلتها نفسها. ولكن القاذفتين التاليتين في الهجوم على السد نفسه، نفذت كل واحدة منهما إسقاطاً بالغ الدقة لقنبلتها ... فانفلق سد «إيدر» أيضاً متحطماً.

أما التشكيلان الآخران من مجموعة القاذفات المشاركة في هذه العملية والمؤلف كل واحد منهما من (٥) طائرات، فقد شتتت جملة من المعضلات شملهما... حيث لم تتمكن إحدى هذه الطائرات من الوصول إلى هدفها فعادت إلى الوطن مع قنبلتها التي بقيت سليمة لم تمس، واضطرت طائرتان إلى العودة باكراً بعد أن لحقت بهما أضرار من جراء تعرضهما لنيران كثيفة من المدفعية المضادة للطائرات، وأسقطت

(٤) طائرات... بينما هاجمت الطائرات الثلاث الباقية «سد سوربه» واخفقت في تحطيمه، وبقي «سد إينيبه» خارج نطاق النشاط الجوي البريطاني خلال هذه العملية.

وفقد البريطانيون أيضاً طائرة كان يقودها الرائد الطيار البريطاني «هـ . م. يونغ، H.M.Young» معاون قائد «السرب رقم ٦١٧» المقدم الطيار «غاي جيبسون»، وذلك خلال طيران العودة في سماء «هولندا».



القاذفة المقاتلة البريطانية «دي هافيلاند D.H.98 موسكيتو»

لقد بلغ عدد القاذفات التي أخفقت في العودة (٧) قاذفات [٥] من مجموع القاذفات البريطانية من طراز «لانكاستر» المشاركة في هذه العملية والبالغ عددها (١٩) قاذفة، في حين كان نطاق الأضرار التي لحقت بالألمان واسعاً ... فقد غمر الفيضان مناجم «الروهر» للفحم الحجري ومحطات توليد القدرة والمصانع حتى مسافة (٤٠) ميلاً، وانقطعت المواصلات، وغرق المئات من البشر... إلا أن الخراب الذي لحق بالصناعة الحربية الألمانية من جراء ذلك الهجوم يبقى أقل بكثير مما كان مأمولاً به، وقد تم إصلاح السدين المتحطمين فيما بعد. ولم يعد بإمكان البريطانيين تنفيذ هجوم ثان على تلك الأهداف، وذلك بسبب الإجراءات الدفاعية الضرورية التي أقيمت هناك بسرعة ومقدرة من قبل الألمان، وقد تضمنت هذه الإجراءات: شبكات فولاذية، وبالونات حجز جوي، وسواتر دخانية، وزيادة في المدفعية المضادة للطائرات (م/ط).

تلقى المقدم الطيار «غاي جيبسون» قائد «السرب رقم ٦١٧» البريطاني وسام «صليب فيكتوريا، V.C.»[٦]، تكريماً لقيادته في هذا الهجوم الجسور.

ومرت الشهور ... وبعد أن نفذ «جيبسون» عدة غارات كقائد قاذفة أو مقاتلة ليلية على حد سواء، تم تعيينه في منصب إداري. والجدير بالذكر أن السير «وينستون تشرتشل، Winston Churchill» (١٨٧٤ ــ ١٩٦٥) رئيس وزراء «بريطانيا»، قد اصطحبه معه لمقابلة الرئيس الأميريكي «فرانكلين روزفلت، Franklin Roosevelt» (١٨٨٢ ـ ١٩٤٥) خلال شهر آب من عام ١٩٤٣(٧).

ونجح «جيبسون» في تحقيق غايته عندما تقدم بالتماس من أجل السماح له بتنفيذ: «غارة إضافية واحدة صائبة، هذه المرة على متن طائرة خفيفة من طراز / موسكيتو، Mosquito/» كما قال ... لكنه في هذه المرة لم يعد.

ملاحظة

اتخذ «الكاتب» من اسم الطائرة بطلة القصة وهو «آفرو لانكاستر » عنواناً لها، أما العنوان: «مدمرو السدود» فهو من وضع «المترجم».

هوامش المترجم

(١) بتاريخ ١٦ تموز ١٩٤٥، تم إجراء التفجير الذري الاختباري الأول، وذلك في «آلاموغوردو» بولاية «نيوميكسيكو» الأميريكية. وبتاريخ ٦ آب ١٩٤٥، تم إلقاء القنبلة الذرية الأولى، وذلك على مدينة «هيروشيما» اليابانية. وبتاريخ ٩ آب ١٩٤٥، تم إلقاء القنبلة الذرية الثانية، وذلك على مدينة «ناغازاكي» اليابانية.

(٢) (W.W.II): World War II.

(٣) (R.A.F.) : Royal Air Force.

(٤) جاء في كتاب:

- «1001 Questions Answered About Aviation History - C.H.Hildreth & Bernard C.Nalty - Dodd , Mead - New York, 1969»,

أن الضوءين الموضعيين المذكورين قد تم تركيبهما على طرفي الجناحين.

بينما جاء في كتاب:

- «British Aircraft of World War II- David Mondey - Hamlyn / Aerospace - London, 1982»,

أن هذين الضوءين قد تم تركيبهما تحت الجناحين.

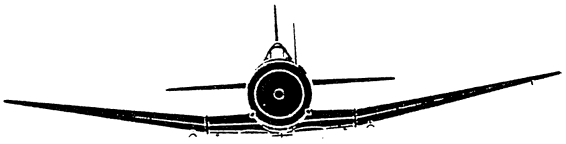
(٥) جاء في الكتابين المذكورين في الهامش السابق - رقم (٤) -، أن عدد القاذفات البريطانية التي أخفقت في العودة قد بلغ (٨) قاذفات.

(٦) (V.C.):Victoria Cross.

(٧) نظراً لمعرفة «تشرتشل» - كما جاء في مذكراته -، أن الرئيس «روزفلت» يرحب بمقابلة الشباب الجريء الشجاع والمقدام الباسل.

غلين ب. بافوزيت

عاصفة
على القوات البرية



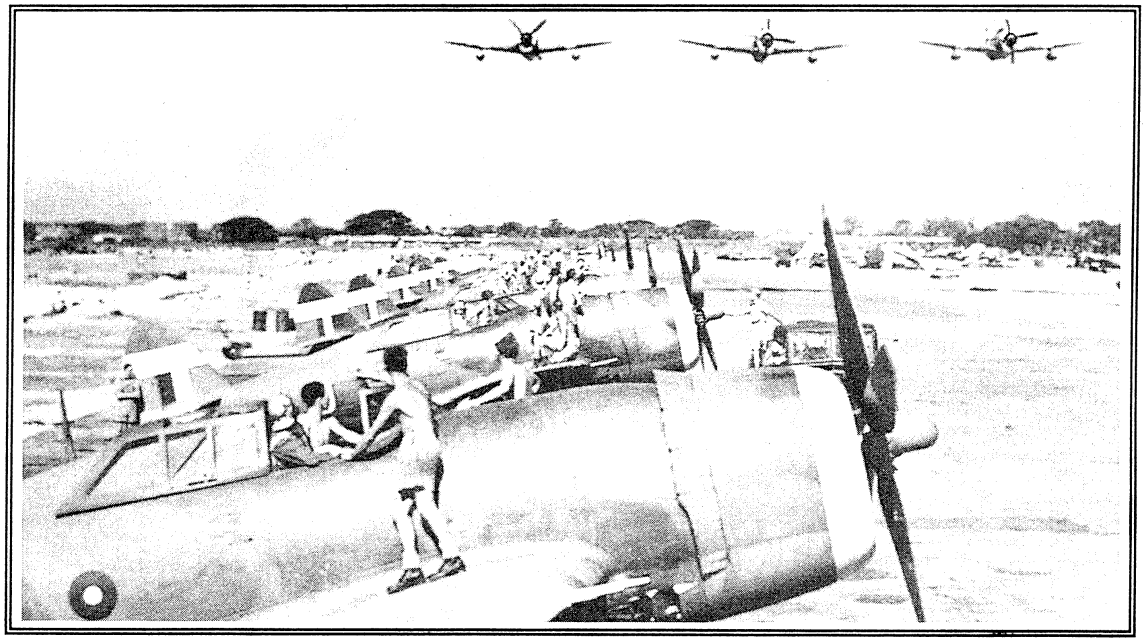
المصـــدر

- « More World War II Aircraft in Combat» - Glenn B. Bavousett - Arco - New York, 1981.

- «Hawker Typhoon» , PP. 50 - 52.

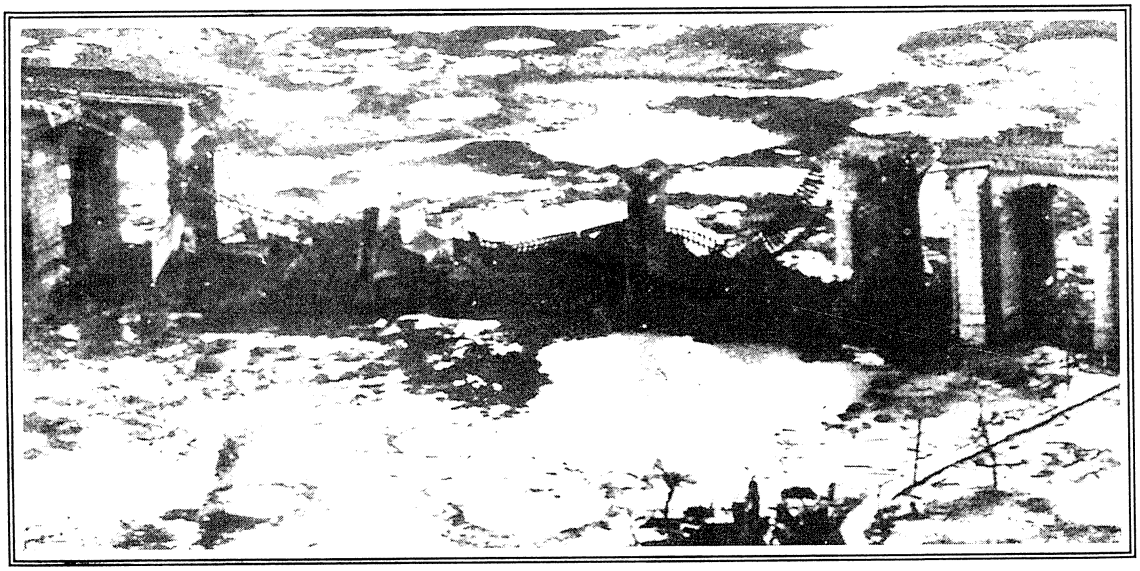
«ليس الوقت كافياً لتنجز الشيء المناسب تماماً، لكنه كاف دائماً لتجعل ذلك الشيء أفضل»... هذا القول المأثور القديم جداً، كان يفاه به بكل ثقة في أثناء الحديث عن الطائرة البريطانية «هوكر تايفون، Hawker Typhoon»، وذلك لأكثر من سبب واحد... في البداية، كانت الطائرة المذكورة عبارة عن طائرة ذات مقعد واحد ومحرك واحد مكبسي مصممة لتستخدم كمقاتلة اعتراضية من قبل القوى الجوية الملكية (R.A.F.)[1] البريطانية، ولم تكن هناك أية مشكلة على الإطلاق ... إلا أن مجموعة كبيرة من المشكلات، ظهرت عندما بدأت الطائرة «تايفون، Typhoon»[2] بدخول الخدمة العملياتية في صيف عام ١٩٤٢.

تشكلت جذور المعضلات المتعلقة بالطائرة «تايفون» عندما أدخلت مرحلة الإنتاج بسرعة، وذلك قبل أن يختبر هيكلها تماماً، وقبل أن يُهيأ محركها المكبسي الأفقي المضاعف (H) الجديد والمزاجي ـ وهو من طراز «نابيرسيبر، Napier Sabre» ذو (٢٤) أسطوانة وبقوة (٢٠٠٠) حصان ـ تماماً لدخول الخدمة ... وفي النتيجة، قدمت الطائرة المذكورة أداءً مخيباً للآمال على الارتفاعات العليا حيث يتطلب منها تصميمها الرسمي تنفيذ مهام قتالية، وعلاوة على ذلك سبّب دخول الطائرة «تايفون» الخدمة قبل الأوان فيضاً من الحوادث المرهقة للأعصاب والتي لاتخطر في البال ... فإما أن تتوقف سطوح الذيل عن العمل فجأة ومن عاداتها أن تفعل ذلك، أو تشتعل النار في المحرك وتأخذ بمجامعه، أو تتسرب أبخرة سامة إلى داخل حجرة القيادة ... ولفترة من الزمن، بدا وكأن الطائرة «تايفون» سوف تضطر إلى الانسحاب من الميدان.



كان الألمان - وليس بالضرورة البريطانيون - هم الذين منحوا الطائرة «تايفون» فرصة ثانية، وقد جاء إرجاء تنفيذ الحكم بـ (إعدام) الطائرة المذكورة في أوائل عام ١٩٤٣ عندما بدأت المقاتلات القاذفة الألمانية من طراز «فوكيه ــ فولف Focke - Wulf F.W.190» بتنفيذ سلسلة من الغارات على الساحل الجنوبي لـ«إنكلترا» ومن مستوىً منخفض وذلك وفقاً لمبدأ «اضرب واهرب، hit - and - run»، حيث تم دفع الطائرة «تايفون» إلى الخدمة من أجل قطع اضطراد ذلك التهديد وثبت بسرعة أنها الطائرة الوحيدة التي استطاعت الإيقاع بالطائرات المعادية المغيرة على ذلك العلو المنخفض في ترسانة طائرات القوى الجوية الملكية (R.A.F.) البريطانية ... وأصبح واضحاً الآن أن الطائرة «تايفون»، وإن لم تكن طائرة جيدة كمقاتلة على الارتفاعات العالية، إلا أنها أكثر من مالكة لزمام نفسها على المستويات المنخفضة في مواجهة أفضل طائرة استطاعت القوى الجوية (Luftwaffe)[٣] الألمانية دفعها ضدها [٤]... ووفقاً لذلك، قامت شركة «هوكر، Hawker»[٥] بتقوية سطوح الذيل في الطائرة «تايفون»، ثم حملت على العلل الكثيرة الأخرى في الطائرة المذكورة من أجل معالجتها تدريجياً، لكن تعين على الطيارين التعامل دائماً مع محركها المكبسي من طراز «سيبر، Sabre» بحذر.

بعدئذ، وخلال عام ١٩٤٣، فتحت أبواب مستقبل واعد وجديد تماماً أمام الطائرة «تايفون»، وذلك عندما تم تزويدها بالقنابل تحت الجناحين من أجل اختبارها كطائرة «مقاتلة - قاذفة» ... وقد بلغت الطائرة «تايفون» ذروة النجاح في ذلك الاتحاد التقليدي بين الطائرة المقاتلة والطائرة القاذفة، عندما تم تزويدها في أواخر عام ١٩٤٣ بنقاط تعليق لإطلاق الصواريخ غير الموجهة تحت الجناحين، من أجل حمل



ثمانٍ من القذائف الصاروخية الحديثة من عيار (٣) بوصات ... إن اقتران تلك الترسانة القوية من السلاح - سواء أكانت مؤلفة من القنابل أم من الصواريخ غير الموجهة - بالتسليح الأساسي للطائرة «تايفون» والمؤلف من أربعة مدافع رشاشة من عيار (٢٠) مم، جعل الطائرة المذكورة تتمتع بقوة ضرب هائلة.

وخلال الشهور التي سبقت غزو «الحلفاء» لـ «النورماندي، Normandy»[٦] في «فرنسا »، مشطت المقاتلات القاذفة البريطانية من طراز «تايفون» شواطئ «فرنسا» و «بلجيكا»: فقصفت بالقنابل وضربت بالصواريخ غير الموجهة وهاجمت بالمدافع الرشاشة المحطات الرادارية الألمانية، وعطلت الجسور، وأتلفت السكك الحديدية ومحطاتها وقطاراتها، وخربت المطارات والدفاعات الساحلية، كما صبت نيرانها على القوافل وعلى أهداف مشابهة أخرى..... لقد روعت تلك المقاتلات القاذفة العدو بكل ما في الكلمة من معنى في كل مناسبة.

وعندما بدأ الغزو المذكور أعلاه في عام ١٩٤٤، كانت المقاتلات القاذفة البريطانية من طراز «تايفون» وسط طُرز الطائرات الحليفة الأولى التي انطلقت على مهابط ضمن رأس الجسر الساحلي الذي أقامته طليعة قوات الإنزال الحليفة، حيث شكل (١٨) سرباً من تلك الطائرات الفتاكة أساس قوة طائرات الإسناد الأرضي القريب التابعة للقوى الجوية الملكية (R.A.F.) البريطانية في ذلك الموقع، وكانت نشيطة وفعالة منذ البداية وثبتت بسرعة موقعها كقامعة للفرق المدرعة (Panzer) [٧] الألمانية.

وطوال الشهور الباقية من «الحرب العالمية الثانية» في «أوروبا»، واصلت المقاتلات القاذفة البريطانية من طراز «تايفون» تكريس قوتها النارية المرعبة لمقاومة الألمان: فحطمت هجماتهم المدرعة، وأخرجت من القتال مدافعهم من عيار (٨٨) مم وهاوناتهم المتعددة السبطانات (Nebelwerfer)[٨] ومدافعهم ذاتية الحركة ودباباتهم من طراز «تايغر، Tiger»، واقتلعت نقاط استنادهم التي كانت تعيق المشاة أو الدبابات الحليفة إبان تنفيذها الهجمات، كما ألحقت الدمار بالأرتال الألمانية في «فاليز، Falaise» في «فرنسا» وسببت الإعاقة عموماً. وعندما أضحت «الجبهة الغربية» هادئة، انطلقت المقاتلات القاذفة البريطانية المذكورة خلف الخطوط الألمانية في مهام عزل ميداني، وطاردت أرتال النقل وقاطرات السكك الحديدية بالإضافة إلى مراكب النقل وغيرها من وسائط النقل النهري، مستخدمة في هجماتها على تلك الأهداف المدافع الرشاشة والصواريخ غير الموجهة والقنابل ..... وعلى

الرغم من عدم استخدام الطائرة «تايفون» على أية جبهة أخرى خلال «الحرب العالمية الثانية»، فقد كانت دون أي شك: مقاتلة «بريطانيا» القاذفة في تلك الحرب.

ملاحظة

اتخذ «الكاتب» من اسم الطائرة بطلة القصة وهو « هوكر تايفون» عنواناً لها، أما العنوان: «عاصفة على القوات البرية» فهو من وضع «المترجم».

هوامش المترجم

(١) (R.A.F.): Royal Air Force.

(٢) «التايفون»: إعصار استوائي عنيف في بحار «شرق آسيا».

(٣) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

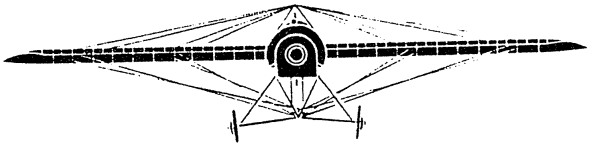
(٤) المقصود هنا: الطائرة المقاتلة القاذفة الألمانية«فوكيه ـ فولف F.W.190».

(٥) هي الشركة الصانعة للطائرة «تايفون».

(٦) بدأ ذلك الغزو بتاريخ ٦ حزيران ١٩٤٤.

(٧) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(٨) تعني هذه العبارة الألمانية أيضاً: «راجمة صواريخ غير موجهة متعددة السبطانات».



غلين ب. بافوزيت

«أعط خبزك للخبّاز»

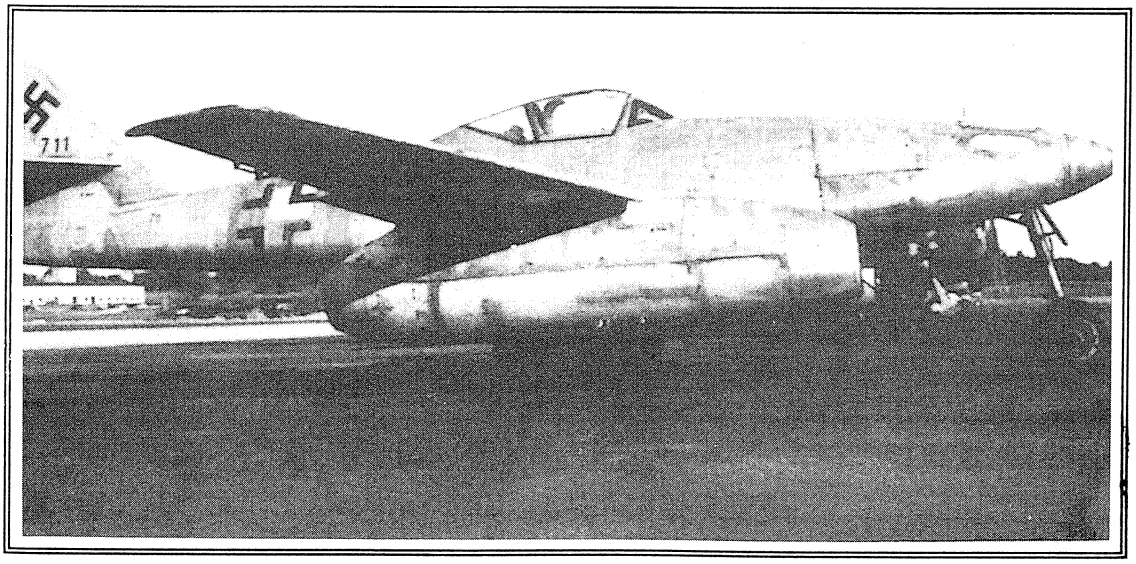
المصـــــدر

- « More World War II Aircraft in Combat» - Glenn B. Bavousett - Arco - New York, 1981.

- «Messerschmitt Me - 262» , PP. 118 - 120.

طوال السنوات الأولى من «الحرب العالمية الثانية» (١٩٣٩ ـ ١٩٤٥)، والزعيم الألماني النازي «آدولف هيتلر، Adolf Hitler» (١٨٨٩ ـــ ١٩٤٥) يتبجح بـ «الأسلحة السرية» الألمانية التي سوف تغير طبيعة الحرب ... لكن قرار «هيتلر» القاضي بجعل الطائرة النفاثة «ميسيرشميت مي ـ ٢٦٢، Messerschmitt Me - 262» ـ وهي واحدة من «الأسلحة السرية» التي تبجح بها ـ طائرة «قاذفة» مفضلاً ذلك على أن تصبح طائرة «مقاتلة» كما كان مخططاً لها من قبل أصحاب الاختصاص، هو الذي حال على الأرجح دون فقدان «الحلفاء» لتفوقهم الجوي في سماء «أوروبا»... فأية سخرية بعدها....

نفذت الطائرة «ميسيرشميت مي ـ ٢٦٢» ذات المحركين النفاثين تحليقها الأول بتاريخ ١٨ تموز ١٩٤٢، وفي حين أنها لم تكن أول طائرة نفاثة ألمانية تنفذ تحليقاً، فقد كانت الأكثر تفوقاً بين الطائرات النفاثة الألمانية الأولى إلى حد بعيد. ومع أن معضلات ميكانيكية وهندسية كثيرة أعاقت عملية الإنتاج الأولي لتلك الطائرة العاملة بالمحركات التوربينية النفاثة الألمانية من طراز «يونكرز يومو، Junkers Jumo»، إلا أنه في أواخر عام ١٩٤٣ كان قد تم بناء أربعة نماذج تجريبية منها، كما تم تحديد موعد حضورها لتنفيذ بيان عملي أمام «هيتلر» على أمل أنه سوف يصدر أوامره بإدخالها مرحلة الإنتاج بالجملة. وتأثر «هيتلر» كثيراً عندما نفذت النفاثة «مي ـ ٢٦٢» تحليقاً من أجله في «إينشتربورغ، Insterburg» في «ألمانيا» بتاريخ ٢٦ تشرين الثاني ١٩٤٣، لكنه نادى بأن تكون الطائرة المذكورة: «قاذفة عالية السرعة»، فأصبحت عملية توجيه أي إنتاج من الطائرة «مي ـ ٢٦٢» نحو العمليات (جو ـ جو) اعتباراً من ذلك التاريخ تتم بتكتم وحذر جد شديدين.



الطائرة النفاثة الألمانية «ميسيرشميت مي ـ ٢٦٢» ذات المحركين.

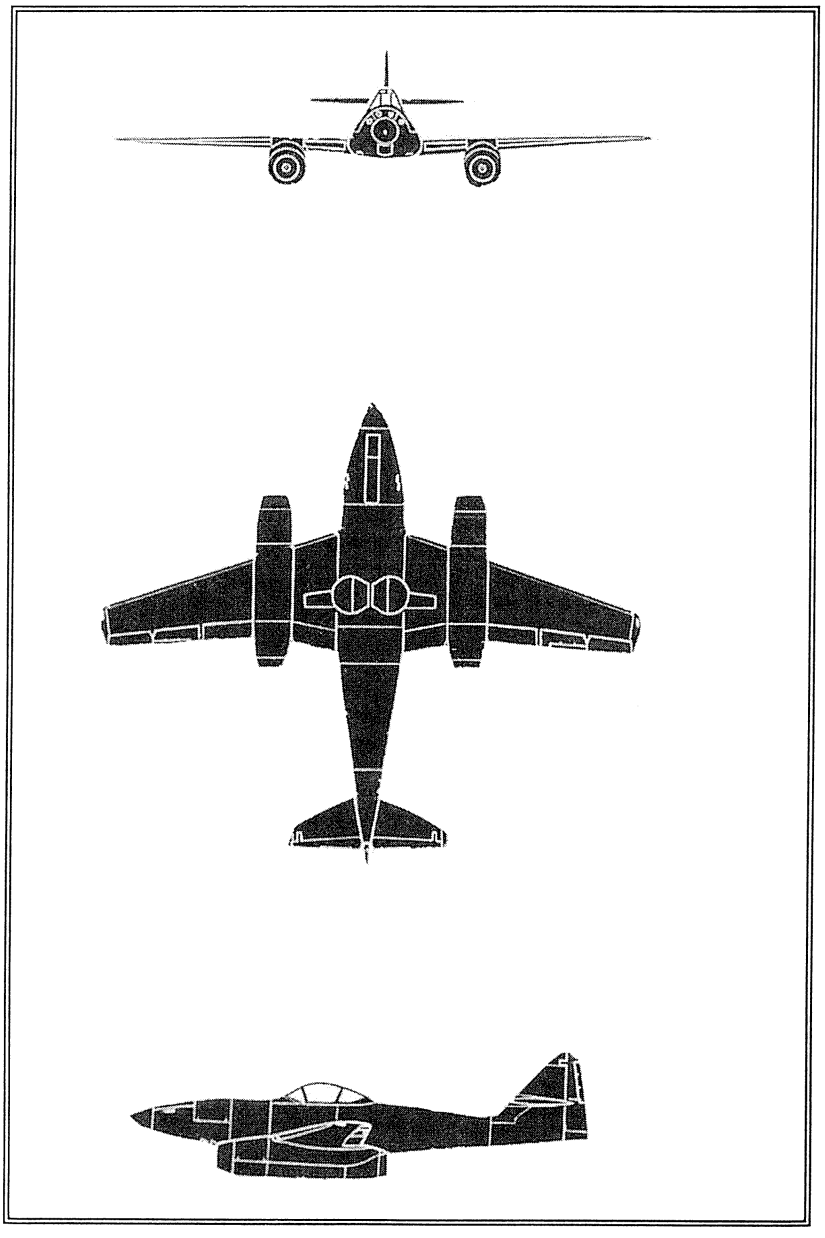
دخلت الطائرة «مي ـ ٢٦٢» الخدمة العملياتية كطائرة «مقاتلة» مع مجموعة من طياري التجارب في شهر أيلول من عام ١٩٤٤، وقد تم نقل الطائرات التابعة لتلك المجموعة إلى الوحدة الجوية التي كان يقودها بطل الطيران المقاتل الرائد الطيار الألماني «فالتر نوفوتني، Walter Nowotny» صاحب العدد الأكبر من الانتصارات الجوية بين طياري القوى الجوية (Luftwaffe)[١] الألمانية آنذاك[٢]، ولاقى طيارو المجموعة المذكورة آنفاً نجاحاً محدوداً في القتال قبل حلها بعد أن فقد أولئك الطيارون قائدهم المباشر بتاريخ ٨ تشرين الثاني ١٩٤٤. أما كطائرة «قاذفة»، فقد دخلت الطائرة «مي ـ ٢٦٢» الخدمة العملياتية في خريف عام ١٩٤٤، لكن نظراً لسرعتها العالية وحمولتها المحدودة من القنابل لا يمكن وصف المهام (جو ـ أرض) التي قامت بتنفيذها بأكثر من «غارات إزعاج» فحسب.

وفي أواخر عام ١٩٤٤، شكلت «قوات المقاتلات، Fighter Forces» الألمانية قوة الطائرات العاملة بالمحركات النفاثة وذلك ضمن جناح مقاتلات هو: «جناح المقاتلات السابع، Jagdgeschwader 7» [٣] [(JG 7)][٤] بقيادة (Kommando)[٥] الطيار «فالتر نوفوتني»، وقد سجلت هذه الوحدة المجهزة بطائرات من طراز «مي ـ ٢٦٢» انتصارها الجوي الأول بتاريخ ٢٦ كانون الأول ١٩٤٤. وبوجود طيارين متمرسين خلف أجهزة القيادة، كانت المقاتلات النفاثة من طراز «مي ـ ٢٦٢» المسلحة بأربعة مدافع رشاشة من طراز «MK 108» عيار (٣٠) مم فعالة إلى حد بعيد في انطلاقاتها بسرعة عالية نحو القاذفات الحليفة، لكن كان أمراً محسوساً أن بإمكانها إنزال ضربات أشد فتكاً بكثير بتلك القاذفات فيما إذا أصبحت تستخدم الصواريخ غير الموجهة أيضاً. وبعد إجراء تجارب كثيرة وهامة، بدأ عدد من المقاتلات من طراز «مي ـ ٢٦٢» باستخدام صواريخ غير موجهة من طراز «R 4 M» عيار (٥٥) مم، حيث كانت المقاتلة الواحدة تحمل (٢٤) صاروخاً من ذلك الطراز يتم تركيبهم على نقاط تعليق تحت الجناحين.

لاقى جناح المقاتلات السابع (JG 7) الألماني نجاحاً كبيراً في العمليات التي قام بتنفيذها، وذلك على الرغم من النزاع العظيم حول استخدام النفاثة «مي ـ ٢٦٢» كطائرة مقاتلة بالإضافة إلى الصعوبات العملياتية. لم يكن «الحلفاء» يمتلكون الطائرة المقاتلة القادرة على مجاراة الطائرة الألمانية «مي ـ ٢٦٢» والإيقاع بها، وتبعاً لذلك استطاع الطيارون الألمان تفادي الاشتباك مع المقاتلات الخافرة للقاذفات الحليفة... ولكن من ناحية ثانية، احتفظ «الحلفاء» بتفوقهم الجوي وقررت مقاتلاتهم الحومان حول قواعد الطائرات النفاثة التابعة للقوى الجوية (Luftwaffe)[٦] الألمانية

حيث تمكنت من مهاجمة الطائرات «مي ـ ٢٦٢» خلال تنفيذها لعمليات الإقلاع والهبوط، وحتى عندما استخدمت القوى الجوية (Luftwaffe) [٧] الألمانية المقاتلات المروحية من طراز «ميسيرشميت Messerschmitt Bf 109» و «فوكيه ـ فولف Focke - Wulf F.W.190» لحماية قواعدها الجوية التي تعمل منها النفاثات لم تتكشف تلك الاستراتيجية عن فعالية كبيرة في ردع المقاتلات الحليفة العنيدة ... ولكن في السماء، عملت الطائرة «مي ـ ٢٦٢» على الدوام بشكل مثير للإعجاب. وعند انتهاء

مواصفات الطائرة «ميسيرشميت مي ـ ٢٦٢/ 1a ـ A»



بلد المنشأ: ألمانيا.

النوع: طائرة مقاتلة اعتراضية، بمقعد واحد ومحركين.

التحليق الأول: ١٨ تموز ١٩٤٢.

دخول الخدمة: ١٩٤٤.

القوة المحركة: محركان توربينيان نفاثان من طراز «يونكرز يومو B٠٠٤»، قوة دفع كل واحد منهما (٩٠٠)كغ.

السرعة القصوى: (٨٧٠) كم/سا على ارتفاع (٦٠٠٠)م.

المدى الأقصى: (١٠٥٠)كم.

السقف: (١١٤٥٠)م.

الوزن مع الحمولة : (٦٣٩٦)كغ.

العرض: (١٢,٤٨)م.

الطول: (١٠,٦٠)م.

العلو : (٣,٨٤)م.

مساحة الجناحين : (٢٢,٧٤)م٢.

التسليح : أربعة مدافع رشاشة من طراز «MK 108» عيار (٣٠) مم في المقدمة، بالإضافة إلى (٢٤) صاروخاً غير موجه من طراز «R 4 M» عيار (٥٥) مم تحت الجناحين.

ملاحظة : أطلق على النموذج «مي - ٢٦٢/ A - 1a» الاسم الشعبي : «شفالبه، Schwalbe»، أي : «السنونو، Swallow».

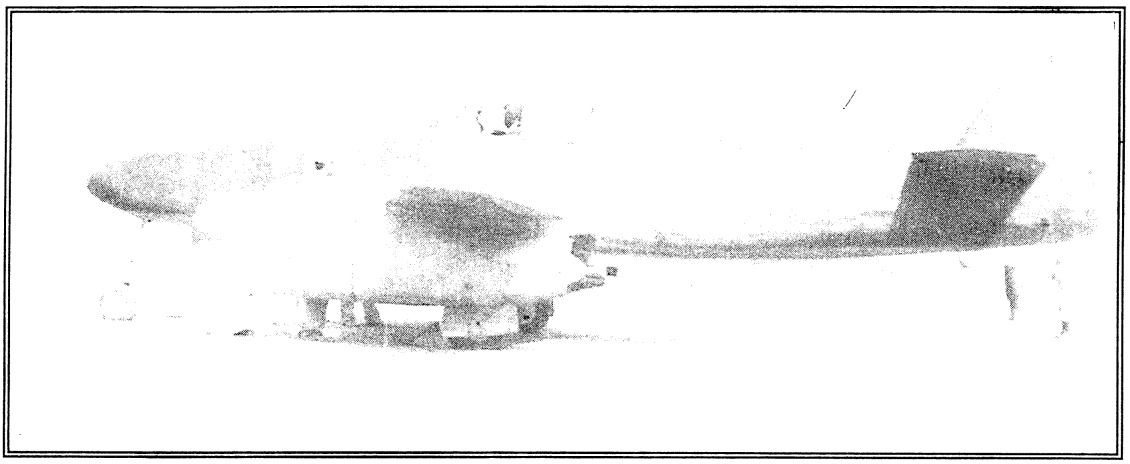
المصـــــدر

- « HISTORY OF AVIATION » - Vol.3, Part 51, PP. (812 - 815) - New English Library - London, 1970 - 1971.

«الحرب العالمية الثانية» في «أوروبا»، كان جناح المقاتلات السابع (JG 7) الألماني قد تمكن وحده من تسجيل حوالي (٤٠٠) انتصار جوي، والجدير بالذكر أن (٣٠٠) من تلك الانتصارات الجوية الأربعمائة تم تسجيلها ضد القاذفات الحليفة ذات المحركات الأربع.

وفي شهر كانون الثاني من عام ١٩٤٥، تم تشكيل وحدة المقاتلات الأكثر شهرة في «الحرب العالمية الثانية، W.W.II»[٨] ... فبعد أن فقد الجنرال الطيار «آدولف غالاند، Adolf Galland» قائد «قوات المقاتلات» الألمانية حظوته لدى «القيادة النازية العليا، Nazi High Command» وأبعد عن منصبه الرفيع المذكور آنفاً وأنزلت مرتبته ليعود إلى الخدمة القتالية الفعلية، شكّل «غالاند»[٩] الوحدة الجوية المشار إليها أعلاه والتي حملت الاسم: «وحدة المقاتلات الرابعة والأربعون، Jagdverband 44»[١٠] [(JV 44)] [١١] ... وكانت وحدة مختارة من طياري المقاتلات الألمان المحنكين ومجهزة بمقاتلات من طراز «مي - ٢٦٢»، ومن بين الطيارين الخمسين الملحقين بها كان هناك عشرة طيارين من حملة وسام «صليب الفارس، Knight's Cross» الذي يشتهي كل محارب ألماني الحصول عليه.

عملت وحدة المقاتلات الرابعة والأربعون (JV 44) الألمانية إبان القتال بتشكيلات مؤلفة من ثلاث طائرات من طراز «مي - ٢٦٢»، وعند مشاهدة تشكيل من القاذفات الحليفة سوف تتجمع تشكيلات المقاتلات الألمانية تلك في الأعلى وإلى الخلف من تشكيل القاذفات المعادية، وأثناء انقضاض المقاتلات الألمانية منطلقة



الطائرة النفاثة اليابانية «ناكاجيما Nakajima J8N1» التي عرفت أيضاً بالاسم : «كيكا، Kikka» أي: «الزهرة المقدسة، Sacred Blossom»، أول طائرة نفاثة يابانية وكانت عبارة عن تطوير ياباني بموجب ترخيص للطائرة النفاثة الألمانية «ميسيرشميت مي - ٢٦٢»، وقد نفذت تحليقها الأول بتاريخ ٧ آب ١٩٤٥ أي بعد يوم واحد من ضرب مدينة «هيروشيما» اليابانية بالقنبلة الذرية الأولى.

بسرعة عالية نحو أهدافها كان من عادتها أن تطلق صواريخها غير الموجهة من عيار (٥٥) مم أولاً وتتبعها بعدئذ بفتح نيران مدافعها الرشاشة من عيار (٣٠)مم..... وحالما تنتهي النفاثات الألمانية من انطلاقاتها نحو أهدافها، سوف تدخل في دوران مسطح صاعد وعالي السرعة فوق تشكيل القاذفات المعادية تماماً، وبسبب السرعة العالية لتلك النفاثات كان يصعب إلى حد بعيد جداً على رماة الرشاشات في القاذفات الحليفة تعقبها بسرعة كافية لإصابتها.

كان اليوم السابع من شهر نيسان من عام ١٩٤٥، واحداً من أكثر أيام الهجمات المنفذة من قبل المقاتلات النفاثة الألمانية من طراز «مي ـ ٢٦٢» ضد تشكيلات القاذفات الحليفة كثافة وفعالية، ففيه فقدت (١٥) قاذفة أميريكية ثقيلة معظمها بفضل النفاثات الألمانية المذكورة آنفاً .... وكان أحد تشكيلات القاذفات من طراز «B - 24 ليبيريتور، Liberator » التي هوجمت في ذلك اليوم، تشكيلاً تابعاً لـ «السرب رقم ٧٣٤» من «فرقة القاذفات رقم ٤٥٣» في «القوة الجوية الثامنة» الأميريكية.. فأثناء قيام رماة الرشاشات في قاذفات التشكيل المذكور آنفاً بإطلاق النار بسرعة وعلى نحو متكرر، انقضت عليها نفاثات تابعة لوحدة المقاتلات الرابعة والأربعين (44 JV) الألمانية من طراز «مي ـ ٢٦٢» منطلقة نحوها انطلاقة جريئة، فهوت اثنتان من القاذفات الأميريكية وسط النيران المنبعثة منهما .. إلا أن واحدة من الطائرات الألمانية المهاجمة سقطت مرسلة دخاناً كثيفاً، إذاً: النفاثات يمكن إصابتها(١٢).

ولولا الأمر الذي أصدره الزعيم الألماني النازي «آدولف هيتلر» بصنع الطائرة النفاثة «ميسيرشميت مي ـ ٢٦٢» لتكون : «قاذفة»، فعرقل بذلك وأخر عملية استخدامها كطائرة «مقاتلة» كما كان مخططاً لها من قبل أصحاب الاختصاص، لكان عدد القاذفات الأميريكية التي سقطت ضحية لصواريخ ورشاشات «أول مقاتلة تعمل بالمحركات النفاثة في العالم»(١٣) أكبر بكثير.

ملاحظـــة

اتخذ «الكاتب» من اسم الطائرة بطلة القصة وهو «ميسيرشميت مي ـ ٢٦٢» عنواناً لها، أما العنوان: «/أعط خبزك للخباز/» فهو من وضع «المترجم».

هوامش المترجم

(١) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(٢) وصل عدد انتصارات الطيار الألماني «فالتر نوفوتني» الجوية خلال «الحرب العالمية الثانية» إلى (٢٥٨) انتصاراً. أما بطل أبطال الطيران الألماني المقاتل في «الحرب العالمية الثانية»، فهو الرائد الطيار الألماني «إيريخ هارتمان، Erich Hartmann» الذي وصل عدد انتصاراته الجوية خلال تلك الحرب إلى (٣٥٢) انتصاراً، وبذلك يعتبر «هارتمان»: بطل أبطال الطيران المقاتل في «الحرب العالمية الثانية» أيضاً والتي خرج منها سالماً.

(٣) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(٤) Jagdgeschwader: (JG). ـ بالألمانية.

(٥) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(٦) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(٧) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(٨) (W.W.II): World War II.

(٩) خرج الطيار الألماني «آدولف غالاند» من «الحرب العالمية الثانية» سالماً، وفي عام ١٩٥٣ أصدر مذكراته تحت عنوان: «الأول والأخير».

(١٠) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(١١) Jagdverband : (JV). ـ بالألمانية ـ

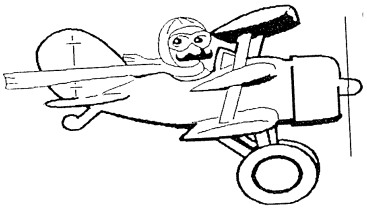
(١٢) بتاريخ ٥ تشرين الأول ١٩٤٤، تمكنت مقاتلة مروحية بريطانية من طراز «سوبرمارين سبيتفاير» للمرة الأولى من إسقاط قاذفة نفاثة ألمانية من طراز «ميسيرشميت مي ـ ٢٦٢».

وفي صباح اليوم الخامس عشر من شهر شباط من عام ١٩٤٥، كان الطيار السوفييتي «إيفان كوجيدوب» بطل أبطال الطيران السوفييتي المقاتل في «الحرب الوطنية العظمى» (١٩٤١ ـــ ١٩٤٥) والحائز على لقب

«بطل الاتحاد السوفييتي» ثلاث مرات والذي وصل عدد انتصاراته الجوية خلال تلك الحرب إلى (٦٢) انتصاراً، يقود مقاتلته السوفييتية من طراز «لافوتشكين لا ـ ٧، Lavochkin LA- 7» ذات المقعد الواحد والمحرك الواحد المكبسي والمسلحة بثلاثة مدافع رشاشة من عيار (٢٠) مم والتي تصل سرعتها القصوى إلى (٦٨٠) كم/سا في مهمة دورية استطلاع بمفرده، عندما لمحت عيناه شبح حركة فوق الطبيعة الريفية الساحرة المغطاة بالثلوج... بعدئذ، وعندما مر ذلك الشيء فوق جزء من غابة ودلّ لونه الرمادي الفاتح على أنه عبارة عن مقاتلة نفاثة معادية من طراز «ميسيرشميت مي ـ ٢٦٢»، انقض «كوجيدوب» بمقاتلته المروحية مباشرة واقترب من المقاتلة النفاثة المعادية حتى أصبح على بعد حوالي (٤٠٠) ياردة منها، وذلك قبل أن يتمكن الطيار الألماني من ملاحظته ... دفع طيار النفاثة بسرعة مقود الوقود في طائرته فوراً إلى الأمام، لكنه لم يكد يفرغ من تصرفه ذاك حتى كان السيف قد سبق العذل، إذ أخذت طلقات المدافع الرشاشة من عيار (٢٠) مم والمنطلقة من المقاتلة المروحية السوفييتية «لا ـ ٧» تضرب في الجناح الأيسر للمقاتلة النفاثة الألمانية « مي ـ ٢٦٢»، وبدأ المحرك النفاث المركب على ذلك الجناح يرسل الدخان واللهب ... فتح «كوجيدوب» نيران مدافع طائرته «لا ـ ٧» الرشاشة من جديد، وسقطت الطائرة «مي ـ ٢٦٢»، وأحدثت شقة نارية عريضة في الغابة، وذلك قبل أن تنفجر وسط ملاءة عظيمة من النيران.

(١٣) راجع اللوحة المرفقة بالقصة.

غلين ب. بافوزيت



طائرة وطيار في سماء المعركة

المصـــدر

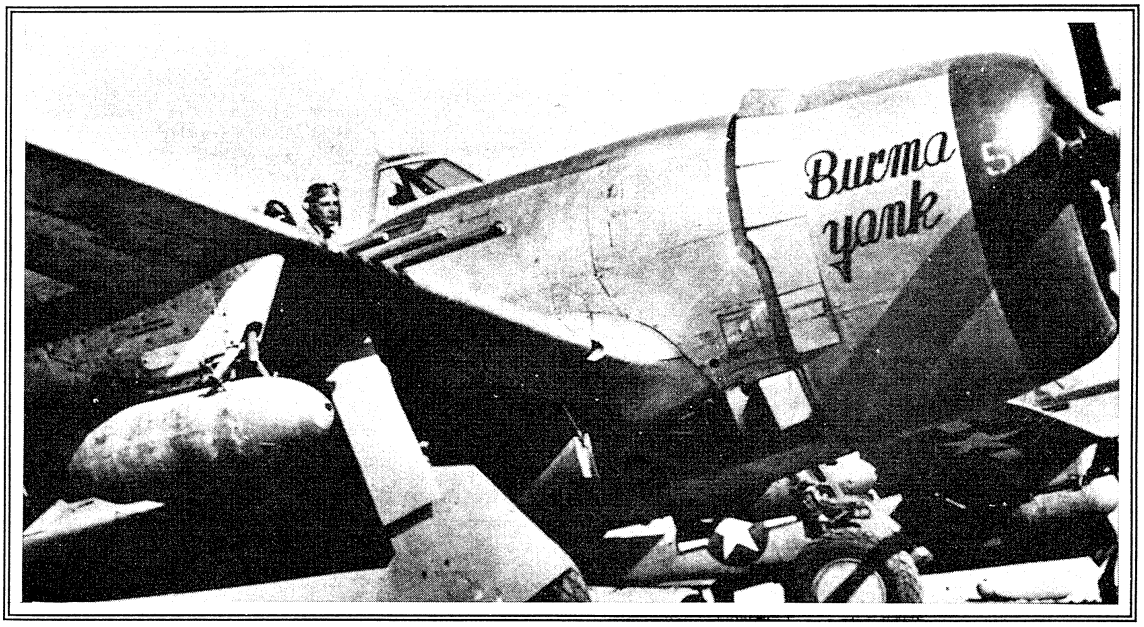
- « More World War II Aircraft in Combat» - Glenn B. Bavousett - Arco - New York, 1981.

- «Focke - Wulf F.W.190» , PP. 112 - 114 .

على الرغم من أن المقاتلة الألمانية «فوكيه ـ فولف Focke-Wulf F.W.190 » لم تنتج بالكمية الكبيرة التي أنتجت بها زميلتها المقاتلة «ميسيرشميت Messerschmitt Bf 109»، فقد تشربت الوطأة العظمى في القتال الجوي في سماء «الجبهة الغربية» اعتباراً من أوائل عام ١٩٤٢ وحتى انتهاء «الحرب العالمية الثانية» في «أوروبا»، حيث جعل محركها المكبسي النجمي القوي وتصميمها الأنيق والبارع وتسليحها الثقيل منها الخيار الأمثل للقيام بتأدية عدد من الأدوار، لكنها كسبت شهرتها بوصفها معترضة لسيول القاذفات الحليفة.

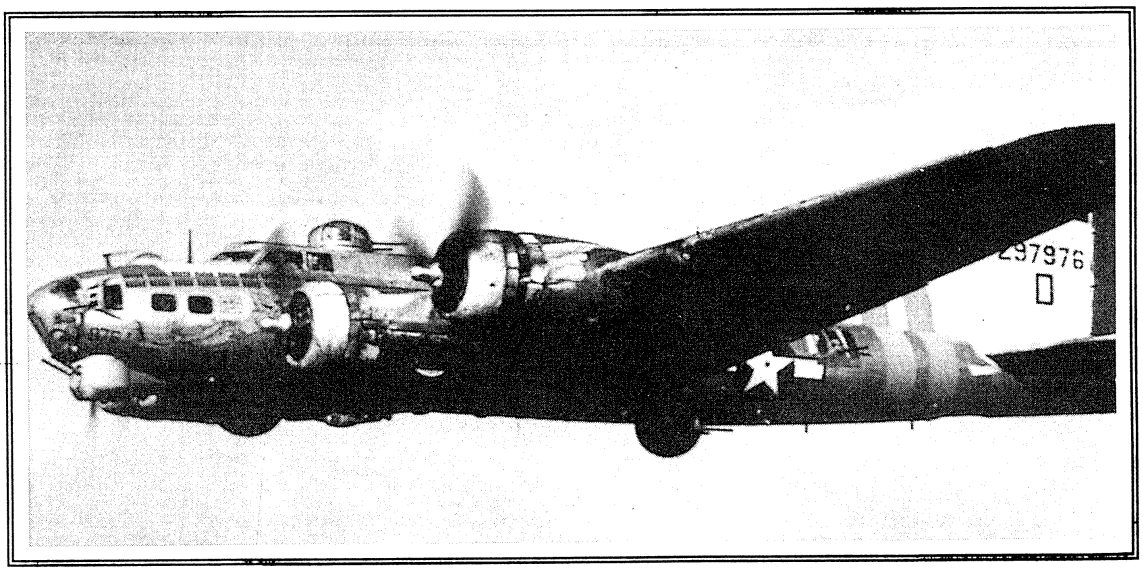
نفذت المقاتلة الألمانية «فوكيه ـ فولف F.W.190» في بدايات ربيع عام ١٩٤٢ مهاماً شاقة في الأجواء فوق «فرنسا» وساحل «القناة الإنكليزية»، حيث اشتبكت في معارك مع القاذفات وغيرها من الطائرات المعتدية التابعة للقوى الجوية الملكية (R.A.F.) [١] البريطانية. وعندما بدأت حملة القصف الجوي النهاري الأميركية في صيف عام ١٩٤٢، نفذت المقاتلات الألمانية من طراز «F.W.190» الاعتراضات ضد طائرات تلك الحملة، وجعلت الخطة المعادية تخفق تقريباً في تحقيق أهدافها بسبب الخسائر غير المرضية التي أوقعتها في صفوف وحدات القاذفات المشاركة في الحملة المذكورة.

وما إن مضى القصف الجوي الأميركي الثقيل قدماً في الواقع خلال ساعات النهار، حتى أصبحت المقاتلات الألمانية من طراز «F.W.190» التابعة لـ «جناح المقاتلات الأول، JG 1»[٢] و «جناح المقاتلات السادس والعشرين، JG 26»



الألمانيين مزودة بأنابيب إطلاق صواريخ غير موجهة، بالإضافة إلى القوة النارية الموجودة أصلاً والمؤلفة من رشاشين [٣] وأربعة مدافع رشاشة من عيار (٢٠) مم والتي كانت تشكل التسليح الأساسي لتلك المقاتلات. وفي يوم الخميس الواقع في الرابع عشر من شهر تشرين الأول من عام ١٩٤٣، عندما توغلت القاذفات الأميريكية من طراز «بوينغ B - 17 فلاينغ فورتريس، Boeing B -17 Flying Fortress» بعيداً داخل «ألمانيا» حتى مدينة «شفاينفورت، Schweinfurt» الواقعة خارج مدى أية مقاتلة من مقاتلات المرافقة (مقاتلات الحراسة) الحليفة في ذلك الوقت، صعدت المقاتلات الألمانية من طراز «F.W.190 » التابعة لجناحي المقاتلات المذكورين آنفاً إلى السماء لتخوض معركة ضد تلك القاذفات وتسقط المقدار الأكبر من الطائرات الأميريكية من طراز «B - 17» التي أخفقت في العودة من المهمة وعددها (٦٢) طائرة [٤] ... ذلك اليوم الذي دخل التاريخ باسم: يوم «الخميس الأسود، Black Thursday ».

لكن الأعداد المتزايدة دائماً من المقاتلات الحليفة، بدأت بجباية ضرائبها من العدد القليل المتيسر من مقاتلات القوى الجوية (Luftwaffe)[٥] الألمانية في «الغرب»، فضلاً عن ورود المقاتلة الأميريكية «نورث أميريكان P-51 موستانغ، North American P - 51 Mustang»كمقاتلة مرافقة (مقاتلة خافرة) قادرة على المضي مع القاذفات الحليفة نحو أي هدف في «ألمانيا»، واقترن ذلك مع خسارة فادحة في صفوف الطيارين الألمان المتمرسين في «الشرق» [٦] وفي منطقة حوض «البحر



القاذفة الأميريكية الثقيلة «بوينغ B - 17 فلاينغ فورتريس»

الأبيض المتوسط» ... وعلى الرغم من هذا الوضع المرير بالنسبة للطيران الألماني، فقد عملت «قوات المقاتلات، Fighter Forces» الألمانية بشكل جيد لصد الهجمات الجوية الحليفة، وخاضت قتالاً ضارياً في كل معركة من المعارك الجوية الكبرى التي دارت رحاها خلال ربيع عام ١٩٤٤.

وعندما حل اليوم المحدد (اليوم «ي»، D -Day) [٧] لنزول قوات «الحلفاء» في «النورماندي، Normandy» في «فرنسا» بتاريخ ٦ حزيران ١٩٤٤، اضطرت معظم المقاتلات الألمانية من طراز «F .W.190» إلى الانتقال مباشرة من قواعدها على ساحل «القناة الإنكليزية، English Channel» إلى قواعد أبعد في الجنوب، فراراً من الضرب العنيف والمتواصل الذي كانت قد تلقته من القاذفات والمقاتلات الحليفة على حد سواء ... وبالتالي، حدث أن بقي في ذلك اليوم الذي دخل التاريخ باسم: «اليوم «ي»، D- Day» قائد «جناح المقاتلات السادس والعشرون، JG 26» الألماني الرائد الطيار «جوزيف (بيب) بريللر، Josef (Pip) Priller» ومشكّله[٨] الطيار «فودارتشيك، Wodarczyk» موجودين فقط في مواجهة غزو «الحلفاء» الهائل، فنفذ الطياران الألمانيان الشجاعان: «بريللر» و «فودارتشيك» بمقاتلتيهما من طراز «F.W.190» مروراً جوياً هجومياً على طول الشاطئ، وبعدئذ غادرا المسرح بسرعة وتدبر.

وبعد خمسة أيام (١١ حزيران ١٩٤٤)، سجل الرائد الطيار الألماني «جوزيف بريللر» انتصاره الجوي رقم (٩٩) ... كانت المقاتلات الأميريكية من طراز «لوكهيد P-38 لايتنينغ، Lockheed P- 38 Lightning» ذات المحركين المكبسيين التابعة لـ «فرقة المقاتلات رقم ٥٥» الأميريكية مكلفة تحت قيادة الرائد الطيار الأميركي «غيللر، Giller» بتنفيذ مهام هجوم على المطارات الألمانية وساحات تحويل ومناورة وإيواء القطارات (الساحات المقضبة، Marshalling Yards) إلى الجنوب من شواطئ الغزو المذكور أعلاه، وعندما جاء الإنذار بالخطر قاد الرائد الطيار الألماني «بريللر» سربه من المقاتلات الألمانية من طراز «F.W.190» ذات المحرك الواحد المكبسي في الجو ليشتبك في معركة مع الأميريكيين ... وحصل التماس في جوار منطقة «ريزون، Ressons» في «فرنسا»، حيث وقعت فوراً معركة جوية حامية الوطيس بين (١٠) مقاتلات من طراز «F.W.190» تابعة لـ«جناح المقاتلات السادس والعشرين، JG 26» الألماني و (١٠ - ١٢) مقاتلة من طراز «P - 38 لايتنينغ» تابعة لـ «فرقة المقاتلات رقم ٥٥» الأميريكية ... وانقض الرائد «بريللر» بمقاتلته من طراز «F.W.190» واعتلى مباشرة ذيل واحدة من المقاتلات الأميريكية من طراز «P- 38» وأشعلت صلية من مدافعه الرشاشة النيران

فيها وسقطت، بينما أنزل الملازم أول الطيار الألماني «جيرد فيغاند، Gerd Wiegand» ضربات قوية بمقاتلة أميريكية أخرى من طراز «P - 38» ثم تيقن من تسجيله انتصاراً جوياً لأن طيارها هبط منها بالمظلة عندما أخذت النيران في أحد محركيها... لقد أسقطت اثنتان من المقاتلات الأميريكية من طراز «P-38 لايتنينغ» ولحقت أضرار كبيرة بالكثير من المقاتلات الأميريكية الأخرى المشاركة في تلك المعركة، في حين أخفقت ثلاث من المقاتلات الألمانية من طراز «فوكيه ـ فولف F.W.190» في العودة إلى القاعدة.

وبعد أربعة أيام (١٥ حزيران ١٩٤٤)، سجل الرائد الطيار الألماني «جوزيف بريللر» انتصاره الجوي رقم (١٠٠)، وتكريماً له على ذلك الإنجاز منح «أوراق البلوط والسيفين، Oak Leaves with Swords» ليضيفها إلى وسام «صليب الفارس، Knight's Cross» الذي يحمله... وبعد ذلك، سوف يسجل طيار المقاتلات الألماني الكبير هذا انتصاراً جوياً إضافياً واحداً فقط، سيكون عبارة عن مقاتلة أميريكية من طراز «P - 51 موستانغ» سوف يسقطها بتاريخ ١٢ تشرين الأول ١٩٤٤... لقد سجل طيار المقاتلات الألماني «جوزيف بريللر» جميع انتصاراته الجوية خلال «الحرب العالمية الثانية» والبالغ عددها (١٠١) انتصار على «الجبهة الغربية»، وبأعجوبة لم يحدث أن أسقطت طائرته على الإطلاق خلال جميع سنواته في القتال الجوي.

وواصلت المقاتلة الألمانية «فوكيه ـ فولف F.W.190»، خوض غمار القتال الجوي العنيف قدماً بكل ما في هذه الكلمة من معنى حتى انتهاء «الحرب العالمية الثانية» في «أوروبا» .. وكان نموذجها الأخير [٩] الذي اتحد مع المحرك المكبسي الزاوي (V) من طراز «يونكرز يومو، Junkers Jumo»، واحداً من أبرع وأروع الطائرات المقاتلة التي عملت خلال سنوات «الحرب العالمية الثانية» .. لقد جبت المقاتلة الألمانية «فوكيه ـ فولف F .W.190» ذات المقدمة الطويلة [١٠] ضريبة باهظة من القاذفات والمقاتلات الحليفة على قدم المساواة، وذلك قبل توقف العمليات الحربية في «أوروبا» في شهر أيار من عام ١٩٤٥[١١].

ملاحظة

اتخذ «الكاتب» من اسم الطائرة بطلة القصة وهو «فوكيه ـ فولف F .W.190» عنواناً لها، أما العنوان: «طائرة وطيار في سماء المعركة» فهو من وضع «المترجم».

هوامش المترجم

(١) (R.A.F.): Royal Air Force.

(٢) (JG): Jagdgeschwader. ـ بالألمانية ـ

(٣) من عيار (٧,٩٢) مم، استبدلا فيما بعد برشاشين من عيار (١٣) مم.

(٤) جاء في كتاب:

- «La Conquête de l'Air, Vol.2 - A. van Hoorebeeck - Marabout - Verviers, 1967»,

أن عدد القاذفات الأميريكية من طراز «B - 17» المكلفة بمهاجمة مدينة «شفاينفورت» الألمانية بتاريخ ١٤ تشرين الأول ١٩٤٣ قد بلغ (٢٩٢) قاذفة، أخفقت منها (٦٠) قاذفة في العودة أي: (٢٠,٦٪) تقريباً من مجموع القاذفات المكلفة بتلك المهمة.

(٥) بالألمانية في الأصل الإنكليزي.

(٦) أي: في «الجبهة السوفييتية ـ الألمانية».

(٧) اليوم «ي» (D -Day): اليوم المحدد لشن الهجوم، أو للقيام بعملية عسكرية ما.

(٨) المشكّل (Wingman): الطيار الثاني ـ رقم (٢) ـ في تشكيل مؤلف من طائرتين (زوج).

(٩) هو النموذج «F.W.190 D» الذي دخل الخدمة في أواخر عام ١٩٤٤، وكان مجهزاً بمحرك واحد مكبسي زاوي (V) من طراز «يونكرز يومو Junkers Jumo 213 A - 1».

(١٠) المقصود هنا: النموذج «F . W.190 D» الذي عرف أيضاً بـ «F.W.190 ذات المقدمة الطويلة، long - nosed F.W.190»، نظراً للزيادة الحاصلة في طول مقدمته بالمقارنة مع مقدمات النماذج السابقة.

(١١) في ليلة ٨ ـ ٩ أيار من عام ١٩٤٥، انتهت «الحرب العالمية الثانية» رسمياً في «أوروبا». وبتاريخ ٢ أيلول ١٩٤٥، انتهت «الحرب العالمية الثانية» رسمياً في «آسيا»، وذلك عندما تم التوقيع على صك استسلام «اليابان» دون قيد أو شرط على ظهر الطراد الأميركي الذي يحمل الاسم: «ميسوري»... وهكذا وضعت «الحرب العالمية الثانية» أوزارها.

العبارات الأجنبية الواردة بالشكل المختصر
(تفصيل وشرح)

ملاحظـــــة

تم وضع الإشارة (*) في نهاية كل عبارة أجنبية وردت بلغة غير الإنكليزية، مع ذكر اللغة التي وردت بها تلك العبارة.

- (**C**.**A**.**M**.-Ship):**C**atapult - **A**ircraft **M**erchant **S**hip,

سفينة تجارية جانقة للطائرات.

- (**C**.**C**.**S**.): **C**asualty **C**learing **S**tation,

محطة إخلاء الخسائر.

- (**F**.**A**.**A**.): **F**leet **A**ir **A**rm,

سلاح الجو البحري (البريطاني).

- (**GC**): **G**roupe de **C**hasse*,

جناح مقاتلات. [بالفرنسية]

- (**H**.**M**.**S**.): **H**is (or: **H**er) **M**ajesty's **S**hip,

سفينة صاحب (أو: صاحبة) الجلالة. [سفينة (أو: حاملة طائرات) بريطانية]

- (**JG**): **J**agdgeschwader*,

جناح مقاتلات. [بالألمانية]

- (**JV**): **J**agdverband*,

وحدة مقاتلات. [بالألمانية]

- (**KG**): **K**ampfgeschwader*,

جناح طائرات ضاربة. [بالألمانية]

- (**P**.**O**.**W**.): **P**risoner **o**f **W**ar,

أسير حرب.

- (**P**.**Z**.**L**.): **P**anstwowe **Z**aklady **L**otnicze*,

معامل صناعة الطائرات الحكومية (البولونية). [بالبولونية]

- (**R**.**A**.**F**.): **R**oyal **A**ir **F**orce,

القوى الجوية الملكية (البريطانية).

- (**R**.**F**.**C**.): **R**oyal **F**lying **C**orps,

سلاح الطيران الملكي (البريطاني).

-(**R**.**N**.): **R**oyal **N**avy,

البحرية الملكية (البريطانية).

- (**R**.**N**.**A**.**S**.): **R**oyal **N**aval **A**ir **S**ervice,

المصلحة الجوية البحرية الملكية (البريطانية).

- (**S**.**A**.**P**.): Semi - **A**rmour - **P**iercing,

خارق لنصف الدروع.

- (**S**.**T**.**O**.**L**.): Short **T**ake - **O**ff and **L**anding,

إقلاع وهبوط قصيران.

- (**U**.**S**.**A**.**A**.**C**.): **U**nited **S**tates **A**rmy **A**ir **C**orps,

سلاح الجيش الأميريكي الجوي.

- (**U**.**S**.**A**.**A**.**F**.): **U**nited **S**tates **A**rmy **A**ir **F**orces,

قوات الجيش الأميريكي الجوية.

- (**U**.**S**.**N**.): **U**nited **S**tates **N**avy,

البحرية الأميريكية.

- (**V**.**C**.): **V**ictoria **C**ross,

(وسام) صليب فيكتوريا.

- (**V-E D**ay): **V**ictory in **E**urope **D**ay,

يوم النصر في «أوروبا». [٨ أيار ١٩٤٥]

- (**W**.**W**.**II**): **W**orld **W**ar II,

الحرب العالمية الثانية. [١٩٣٩-١٩٤٥]

صدر للمترجم

(١) ـ «طائرات القتال والهجوم الحديثة» ـ بإشراف: العميد الطيار الركن فـؤاد أنيـس كلاس ـ دار الحقائق ـ بيروت، ١٩٨٢.

(٢) ـ «أحدث الطائرات في العالم» ـ دار دمشق ـ دمشق، ١٩٨٣.

(٣) ـ «سلاح الجو السوري في ٣٨ عاماً» ـ دار ابن هانئ ـ دمشق، ١٩٨٤.

(٤) ـ «الطائرات الحربية الحديثة» ـ دار الحقائق ـ بيروت، ١٩٨٥.

(٥) ـ «البارون الأحمر/ سيد ألمانيا في القتال الجوي التلاحمي» ـ بقلم: جيرالد رولينـغ ـ الجمعية التعاونية للطباعة ـ دمشق، ١٩٩٥. (ترجمة وتعليق)

الفهرس

- **الإهداء** ٧
- **كلمة المترجم** ٩
- حادثة في سماء غيستيلليه ١٣
- صقور بولونيا ٢٧
- صفحة من معركة فرنسا ٣٥
- الصديقة الرائعة ٤٣
- المقاتلة الدولية ٥١
- بين البحر والسماء ٦١
- عملية الدينونة ٧١
- صفحة من معركة بريطانيا ٨١
- الليلة الأخيرة في سماء لندن ٨٩
- مدمر السفن ٩٩
- وميض البرق ١٠٥
- الطاعون الأسود ١١١
- مدمرو السدود ١١٩
- عاصفة على القوات البرية ١٢٩
- «أعط خبزك للخباز» ١٣٧
- طائرة وطيار في سماء المعركة ١٤٧
- ملحق: العبارات الأجنبية الواردة بالشكل المختصر ١٥٥
- صدر للمترجم ١٥٩
- الفهرس ١٦٠

هذا الكتاب

«طائرات وطيارون في سماء المعركة » .... صفحات من تاريخ الحرب الجوية، سطرها رجال وافرو الشجاعة بعرقهم ودمائهم، إبان قيامهم بالواجب الوطني على متن طائرات التحموا معها باتحاد مكين....الصقر البولوني «سكالسكي» والعقاب الفرنسي «لوغلون» ومدمر السفن الألماني «باومباخ» وفارس البرق الإيطالي «بوردوني - بيسليري» ومدمر السدود البريطاني «جيبسون» وبطل الاتحاد السوفييتي ثلاث مرات «كوجيدوب»، وكثير غيرهم من مشاهير أبطال السماء، يطلون عليك من صفحات هذا الكتاب وهم يقودون محبوباتهم فيدخلون سوية نتيجة لمآثرهم سجلات الحربين العالميتين الأولى والثانية .... «ميسيرشميت» و «شتوكا» و «سبيتفاير» و «هوريكين» و «لانكاستر» و «شتورموفيك»، وكثير غيرها من الطائرات الحربية التي تضارع في شهرتها شهرة فرسانها، تتحدث عنها وعنهم هذه القصص بأسلوب تمتزج فيه التقنية بالأدب .... إنها قصص جوية قصيرة واقعية، لحمتها حب الوطن والطائرة والناس والطيران، وسداها عشق البطولة والإيثار والتضحية والفداء....